ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ

ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΤΕΥΧΟΣ ΠΡΩΤΟ — Αρ. Φύλλου 19

30 Ιανουαρίου 2007

Το παρόν ΦΕΚ επανεκτυπώθηκε λόγω λάθους.

ΠΡΟΕΔΡΙΚΟ ΔΙΑΤΑΓΜΑ ΥΠ' ΑΡΙΘΜ. 27

Αποδοχή τροποποιήσεων στα Παραρτήματα του Πρωτοκόλλου του 1978 αναφορικά με την Διεθνή Σύμβαση για την Πρόληψη της Ρύπανσης από πλοία, 1973 (Αναθεωρημένα Παραρτήματα Ι και ΙΙ της Δ.Σ. MARPOL 73/78).

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

Έχοντας υπόψη:

1. α. Τις διατάξεις της παρ. 1 του άρθρου τρίτου του ν. 1269/1982 (Α΄ 89), όπως αυτό αντικαταστάθηκε με την παρ. 1 του άρθρου δευτέρου του ν. 3104/2003 (Α΄ 28) και

β. του άρθρου έβδομου παρ. 1 περιπ. β΄ του ν. 1269/1982.

2. Τις αποφάσεις ΜΕΡC. 117(52) και ΜΕΡC.118(52) της 15ης Οκτωβρίου 2004 της Επιτροπής Προστασίας Θαλασσίου Περιβάλλοντος (ΜΕΡC) του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (ΙΜΟ), με τις οποίες τροποποιούνται τα Παραρτήματα Ι και ΙΙ, αντιστοίχως, του Πρωτοκόλλου του 1978, που αναφέρεται στη Διεθνή Σύμβαση για την Πρόληψη Ρύπανσης από Πλοία του 1973.

3. Τις διατάξεις του Άρθρου 90 του Κώδικα Νομοθεσίας για την Κυβέρνηση και τα Κυβερνητικά όργανα που κυρώθηκε με το άρθρο πρώτο του π.δ. 63/2005 (Α΄ 98).

4. Ότι από τις διατάξεις του παρόντος π.δ. δεν προκαλείται δαπάνη σε βάρος του Κρατικού Προϋπολογισμού.

5. Τις γνωμοδοτήσεις του Συμβουλίου της Επικρατείας αριθμ. 278/2006 και αριθμ. 354/2006 με πρόταση των Υπουργών Εξωτερικών και Εμπορικής Ναυτιλίας, αποφασίζουμε:

Άρθρο πρώτο

Αποδοχή Τροποποιήσεων

1. Γίνεται αποδεκτό το κείμενο των αναθεωρημένων Παραρτημάτων Ι και ΙΙ του Πρωτοκόλλου του 1978, που αναφέρεται στη Διεθνή Σύμβαση για την Πρόληψη Ρύπανσης από Πλοία του 1973, όπως αυτό αναφέρεται στις Αποφάσεις ΜΕΡC.117 (52) και ΜΕΡC.118(52), αντιστοίχως, της 15ης Οκτωβρίου 2004 της Επιτροπής Προστασίας Θαλασσίου Περιβάλλοντος (ΜΕΡC) του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (ΙΜΟ).

2. Καθορίζεται η ημερομηνία εφαρμογής των αναθεωρημένων Παραρτημάτων Ι και ΙΙ του Πρωτοκόλλου του 1978, που αναφέρεται στη Διεθνή Σύμβαση για τη Πρόληψη Ρύπανσης από Πλοία του 1973 (MARPOL 73/78).

3. Τα κείμενα που αναφέρονται στην ανωτέρω περίπτωση 1 στην Αγγλική γλώσσα και παρατίθενται σε μετάφραση στην Ελληνική γλώσσα και τα οποία υιοθετήθηκαν με τις Αποφάσεις ΜΕΡC.117(52) και ΜΕΡC.118(52), αντιστοίχως, της 15ης Οκτωβρίου 2004, έχουν ως εξής:

RESOLUTION MEPC.117(52)
Adopted on 15 October 2004

AMENDMENTS TO THE ANNEX OF THE PROTOCOL OF 1978 RELATING TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE PREVENTION OF POLLUTION FROM SHIPS, 1973

(Revised Annex I of MARPOL 73/78)

THE MARINE ENVIRONMENT PROTECTION COMMITTEE,

RECALLING article 38(a) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the functions of the Marine Environment Protection Committee (the Committee) conferred upon it by international conventions for the prevention and control of marine pollution,

NOTING article 16 of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 (hereinafter referred to as the "1973 Convention") and article VI of the Protocol of 1978 relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 (hereinafter referred to as the "1978 Protocol") which together specify the amendment procedure of the 1978 Protocol and confer upon the appropriate body of the Organization the function of considering and adopting amendments to the 1973 Convention, as modified by the 1978 Protocol (MARPOL 73/78),

HAVING CONSIDERED the text of the revised Annex I of MARPOL 73/78,

1. ADOPTS, in accordance with article 16(2)(b), (c) and (d) of the 1973 Convention, the revised Annex I of MARPOL 73/78, the text of which is set out at the annex to the present resolution, each regulation being subject to separate consideration by the Parties pursuant to article 16(2)(f)(ii) of the 1973 Convention;

2. DETERMINES, in accordance with article 16(2)(f)(iii) of the 1973 Convention, that the revised Annex I of MARPOL 73/78 shall be deemed to have been accepted on 1 July 2006, unless, prior to that date, not less than one-third of the Parties or Parties, the combined merchant fleets of which constitute not less than 50 per cent of the gross tonnage of the world's merchant fleet, have communicated to the Organization their objection to the amendments;

3. INVITES the Parties to note that, in accordance with article 16(2)(g)(ii) of the 1973 Convention, the revised Annex I of MARPOL 73/78 shall enter into force on 1 January 2007 upon its acceptance in accordance with paragraph 2 above;

4. REQUESTS the Secretary-General, in conformity with article 16(2)(e) of the 1973 Convention, to transmit to all Parties to MARPOL 73/78 certified copies of the present resolution and the text of the revised Annex I of MARPOL 73/78 contained in the annex; and

5. REQUESTS FURTHER the Secretary-General to transmit copies of the present resolution and its annex to the Members of the Organization which are not Parties to MARPOL 73/78.

ANNEX

CHAPTER 1 - GENERAL

Regulation 1
Definitions

For the purposes of this Annex:

1 *Oil* means petroleum in any form including crude oil, fuel oil, sludge, oil refuse and refined products (other than those petrochemicals which are subject to the provisions of Annex II of the present Convention) and, without limiting the generality of the foregoing, includes the substances listed in appendix I to this Annex.

2 *Crude oil* means any liquid hydrocarbon mixture occurring naturally in the earth whetheror not treated to render it suitable for transportation and includes:

.1 crude oil from which certain distillate fractions may have been removed; and

.2 crude oil to which certain distillate fractions may have been added.

3 *Oily mixture* means a mixture with any oil content.

4 *Oil fuel* means any oil used as fuel in connection with the propulsion and auxiliary machinery of the ship in which such oil is carried.

5 *Oil tanker* means a ship constructed or adapted primarily to carry oil in bulk in its cargo spaces and includes combination carriers, any "NLS tanker" as defined in Annex II of the present Convention and any gas carrier as defined in regulation 3.20 of chapter II-1 of SOLAS 74 (as amended), when carrying a cargo or part cargo of oil in bulk.

6 *Crude oil tanker* means an oil tanker engaged in the trade of carrying crude oil.

7 *Product carrier* means an oil tanker engaged in the trade of carrying oil other than crude oil.

8 *Combination carrier* means a ship designed to carry either oil or solid cargoes in bulk.

9 *Major conversion:*

. 1 means a conversion of a ship:

. 1 which substantially alters the dimensions or carrying capacity of the ship; or

.2 which changes the type of the ship; or

.3 the intent of which in the opinion of the Administration is substantially to prolong its life; or

.4 which otherwise so alters the ship that, if it were a new ship, it would become subject to relevant provisions of the present Convention not applicable to it as an existing ship.

.2 Notwithstanding the provisions of this definition:

.1 conversion of an oil tanker of 20,000 tonnes deadweight and above delivered on or before 1 June 1982, as defined in regulation 1.28.3, to meet the requirements of regulation 18 of this Annex shall not be deemed to constitute a major conversion for the purpose of this Annex; and

.2 conversion of an oil tanker delivered before 6 July 1996, as defined in regulation 1.28.5, to meet the requirements of regulation 19 or 20 of this Annex shall not be deemed to constitute a major conversion for the purpose of this Annex.

10 *Nearest land.* The *term from the nearest land* means from the baseline from which the territorial sea of the territory in question is established in accordance with international law, except that, for the purposes of the present Convention "from the nearest land" off the north-eastern coast of Australia shall mean from a line drawn from a point on the coast of
Australia in:

latitude 11°00' S, longitude 142°08' E
to a point in latitude 10°35' S, longitude 141°55' E,
thence to a point latitude 10°00' S, longitude 142°00' E,

thence to a point latitude 9° 10' S, longitude 143°52' E,
thence to a point latitude 9°00' S, longitude 144°30' E,
thence to a point latitude 10°41' S, longitude 145°00' E,
thence to a point latitude 13°00' S, longitude 145°00' E,
thence to a point latitude 15°00' S, longitude 146°00' E,
thence to a point latitude 17°30' S, longitude 147°00' E,
thence to a point latitude 21°00' S, longitude 152°55' E,
thence to a point latitude 24°30' S, longitude 154°00' E,
thence to a point on the coast of Australia
in latitude 24°42' S, longitude 153°15' E.

11 *Special area* means a sea area where for recognized technical reasons in relation to its oceanographical and ecological condition and to the particular character of its traffic the adoption of special mandatory methods for the prevention of sea pollution by oil is required.

For the purposes of this Annex, the special areas are defined as follows:

.1 *the Mediterranean Sea area* means the Mediterranean Sea proper including the gulfs and seas therein with the boundary between the Mediterranean and the Black Sea constituted by the 41° N parallel and bounded to the west by the Straits of Gibraltar at the meridian of 005°36' W;

.2 *the Baltic Sea area* means the Baltic Sea proper with the Gulf of Bothnia, the Gulf of Finland and the entrance to the Baltic Sea bounded by the parallel of the Skaw in the Skagerrak at 57°44.8' N;

.3 *the Black Sea area* means the Black Sea proper with the boundary between the Mediterranean Sea and the Black Sea constituted by the parallel 41° N;

.4 *the Red Sea area* means the Red Sea proper including the Gulfs of Suez and Aqaba bounded at the south by the rhumb line between Ras si Ane (12°28.5' N, 043°19.6' E) and Husn Murad (12°40.4' N, 043°30.2' E);

.5 *the Gulfs area* means the sea area located north-west of the rhumb line between Ras al Hadd (22°30' N, 059°48' E) and Ras al Fasteh (25°04' N, 061° 25' E);

.6 *the Gulf of Aden area* means that part of the Gulf of Aden between the Red Sea and the Arabian Sea bounded to the west by the rhumb line between Ras si Ane (12°28.5'N, 043°19.6' E) and Husn Murad (12°40.4' N, 043°30.2' E) and to the east by the rhumb line between Ras Asir (11°50' N, 051°16.9' E) and the Ras Fartak (15°35' N, 052°13.8' E);

.7 *the Antarctic area* means the sea area south of latitude 60°S; and

.8 *the North West European waters* include the North Sea and its approaches, the Irish Sea and its approaches, the Celtic Sea, the English Channel and its approaches and part of the North East Atlantic immediately to the west of Ireland. The area is bounded by lines joining the following points:

48° 27' N on the French coast
48° 27' N; 006° 25' W
49° 52' N; 007° 44' W
50° 30'N; 012° W
56° 30'N; 012° W
62° N; 003° W
62° N on the Norwegian coast
57° 44.8' N on the Danish and Swedish coasts

.9 *the Oman area of the Arabian Sea* means the sea area enclosed by the following coordinates:

22° 30.00' N; 059° 48.00' E
23° 47.27' N; 060° 35.73' E
22° 40.62' N; 062° 25.29' E
21° 47.40'N; 063° 22.22'E
20° 30.37'N; 062° 52.41'E
19° 45.90'N; 062° 25.97'E
18° 49.92'N; 062° 02.94'E
17° 44.36'N; 061° 05.53'E
16° 43.71'N; 060° 25.62'E
16° 03.90'N; 059° 32.24'E
15° 15.20' N; 058° 58.52' E
14° 36.93'N; 058° 10.23'E
14° 18.93'N; 057° 27.03'E
14° 11.53'N; 056° 53.75' E
13° 53.80'N; 056° 19.24'E
13° 45.86'N; 055° 54.53'E
14° 27.38'N; 054° 51.42'E
14° 40.10'N; 054° 27.35'E
14° 46.21'N; 054° 08.56'E
15° 20.74'N; 053° 38.33'E
15° 48.69'N; 053° 32.07'E
16° 23.02'N; 053° 14.82'E
16° 39.06'N; 053° 06.52'E

12 *Instantaneous rate of discharge of oil content* means the rate of discharge of oil in litres per hour at any instant divided by the speed of the ship in knots at the same instant.

13 *Tank* means an enclosed space which is formed by the permanent structure of a ship and which is designed for the carriage of liquid in bulk.

14 *Wing tank* means any tank adjacent to the side shell plating.

15 *Centre tank* means any tank inboard of a longitudinal bulkhead.

16 *Slop tank* means a tank specifically designated for the collection of tank drainings, tank washings and other oily mixtures.

17 *Clean ballast* means the ballast in a tank which since oil was last carried therein, has been so cleaned that effluent therefrom if it were discharged from a ship which is stationary into clean calm water on a clear day would not produce visible traces of oil on the surface of the water or on adjoining shorelines or cause a sludge or emulsion to be deposited beneath the surface of the water or upon adjoining shorelines. If the ballast is discharged through an oil discharge monitoring and control system approved by the Administration, evidence based on such a system to the effect that the oil content of the effluent did not exceed 15 parts per million shall be determinative that the ballast was clean, notwithstanding the presence of visible traces.

18 *Segregated ballast* means the ballast water introduced into a tank which is completely separated from the cargo oil and oil fuel system and which is permanently allocated to the carriage of ballast or to the carriage of ballast or cargoes other than oil or noxious liquid substances as variously defined in the Annexes of the present Convention.

19 *Length (L)* means 96 per cent of the total length on a waterline at 85 per cent of the least moulded depth measured from the top of the keel, or the length from the foreside of the stem to the axis of the rudder stock on that waterline, if that be greater. In ships designed with a rake of keel the waterline on which this length is measured shall be parallel to the designed waterline. The length *(L)* shall be measured in metres.

20 *Forward and after perpendiculars* shall be taken at the forward and after ends of the length *(L).* The forward perpendicular shall coincide with the foreside of the stem on the waterline on which the length is measured.

21 *Amidships* is at the middle of the length *(L).*

22 *Breadth (B)* means the maximum breadth of the ship, measured amidships to the moulded line of the frame in a ship with a metal shell and to the outer surface of the hull in a ship with a shell of any other material. The breadth *(B)* shall be measured in metres.

23 *Deadweight (DW)* means the difference in tonnes between the displacement of a ship in water of a relative density of 1.025 at the load waterline corresponding to the assigned summer freeboard and the lightweight of the ship.

24 *Lightweight* means the displacement of a ship in metric tons without cargo, fuel, lubricating oil, ballast water, fresh water and feed water in tanks, consumable stores, and passengers and crew and their effects.

25 *Permeability* of a space means the ratio of the volume within that space which is assumed to be occupied by water to the total volume of that space.

26 *Volumes and areas* in a ship shall be calculated in all cases to moulded lines.

27 *Anniversary date* means the day and the month of each year, which will correspond to the date of expiry of the International Oil Pollution Prevention Certificate.

28.1 *ship delivered on or before 31 December 1979* means a ship:

.1 for which the building contract is placed on or before 31 December 1975; or

.2 in the absence of a building contract, the keel of which is laid or which is at a similar stage of construction on or before 30 June 1976; or

.3 the delivery of which is on or before 31 December 1979; or

.4 which has undergone a major conversion:

.1 for which the contract is placed on or before 31 December 1975; or

.2 in the absence of a contract, the construction work of which is begun on or before 30 June 1976; or

.3 which is completed on or before 31 December 1979.

28.2 *ship delivered after 31 December 1979* means a ship:

.1 for which the building contract is placed after 31 December 1975; or

.2 in the absence of a building contract, the keel of which is laid or which is at a similar stage of construction after 30 June 1976; or

.3 the delivery of which is after 31 December 1979; or

.4 which has undergone a major conversion:

.1 for which the contract is placed after 31 December 1975; or

.2 in the absence of a contract, the construction work of which is begun after 30 June 1976; or

01000193001070384

.3 which is completed after 31 December 1979.

28.3 *oil tanker delivered on or before 1 June 1982* means an oil tanker:

. 1 for which the building contract is placed on or before 1 June 1979; or

.2 in the absence of a building contract, the keel of which is laid or which is at a similar stage of construction on or before 1 January 1980; or

.3 the delivery of which is on or before 1 June 1982; or

.4 which has undergone a major conversion:

. 1 for which the contract is placed on or before 1 June 1979; or

.2 in the absence of a contract, the construction work of which is begun on or before 1 January 1980; or

.3 which is completed on or before 1 June 1982

28.4 *oil tanker delivered after 1 June 1982* means an oil tanker:

. 1 for which the building contract is placed after 1 June 1979; or

.2 in the absence of a building contract, the keel of which is laid or which is at a similar stage of construction after 1 January 1980; or

.3 the delivery of which is after 1 June 1982; or

.4 which has undergone a major conversion:

. 1 for which the contract is placed after 1 June 1979; or

.2 in the absence of a contract, the construction work of which is begun after 1 January 1980; or

.3 which is completed after 1 June 1982.

28.5 *oil tanker delivered before 6 July 1996* means an oil tanker:

. 1 for which the building contract is placed before 6 July 1993; or

.2 in the absence of a building contract, the keel of which is laid or which is at a similar stage of construction before 6 January 1994; or

.3 the delivery of which is before 6 July 1996; or

.4 which has undergone a major conversion:

. 1 for which the contract is placed before 6 July 1993; or

.2 in the absence of a contract, the construction work of which is begun before 6 January 1994; or

.3 which is completed before 6 July 1996.

28.6 *oil tanker delivered on or after 6 July 1996* means an oil tanker:

. 1 for which the building contract is placed on or after 6 July 1993; or

.2 in the absence of a building contract, the keel of which is laid or which is at a similar stage of construction on or after 6 January 1994; or

.3 the delivery of which is on or after 6 July 1996; or

.4 which has undergone a major conversion:

.1 for which the contract is placed on or after 6 July 1993; or

.2 in the absence of a contract, the construction work of which is begun on or after 6 January 1994; or

.3 which is completed on or after 6 July 1996.

28.7 *oil tanker delivered on or after 1 February 2002* means an oil tanker:

.1 for which the building contract is placed on or after 1 February 1999; or

.2 in the absence of a building contract, the keel of which is laid or which is at a similar stage of construction on or after 1 August 1999; or

.3 the delivery of which is on or after 1 February 2002; or

.4 which has undergone a major conversion:

.1 for which the contract is placed on or after 1 February 1999; or

.2 in the absence of a contract, the construction work of which is begun on or after 1 August 1999; or

.3 which is completed on or after 1 February 2002.

28.8 *oil tanker delivered on or after* 1 January 2010 means an oil tanker:

.1 for which the building contract is placed on or after 1 January 2007; or

.2 in the absence of a building contract, the keel of which is laid or which is at a similar stage of construction on or after 1 July 2007; or

.3 the delivery of which is on or after 1 January 2010; or

.4 which has undergone a major conversion:

.1 for which the contract is placed on or after 1 January 2007; or

.2 in the absence of a contract, the construction work of which is begun on or after 1 July 2007; or

.3 which is completed on or after 1 January 2010.

29 *Parts per million (ppm)* means parts of oil per million parts of water by volume.

30 *Constructed* means a ship the keel of which is laid or which is at a similar stage of construction.

Regulation 2
Application

1 Unless expressly provided otherwise, the provisions of this Annex shall apply to all ships.

2 In ships other than oil tankers fitted with cargo spaces which are constructed and utilized to carry oil in bulk of an aggregate capacity of 200 cubic metres or more, the requirements of regulations 16, 26.4, 29, 30, 31, 32, 34 and 36 of this Annex for oil tankers shall also apply to the construction and operation of those spaces, except that where such aggregate capacity is less than 1,000 cubic metres the requirements of regulation 34.6 of this Annex may apply in lieu of regulations 29, 31 and 32.

3 Where a cargo subject to the provisions of Annex II of the present Convention is carried in a cargo space of an oil tanker, the appropriate requirements of Annex II of the present Convention shall also apply.

4 The requirements of regulations 29, 31 and 32 of this Annex shall not apply to oil tankers carrying asphalt or other products subject to the provisions of this Annex, which through their physical properties inhibit effective product/water separation and monitoring, for which the control of discharge under regulation 34 of this Annex

shall be effected by the retention of residues on board with discharge of all contaminated washings to reception facilities.

5 Subject to the provisions of paragraph 6 of this regulation, regulations 18.6 to 18.8 of this Annex shall not apply to an oil tanker delivered on or before 1 June 1982, as defined in regulation 1.28.3, solely engaged in specific trades between:

. 1 ports or terminals within a State Party to the present Convention; or

.2 ports or terminals of States Parties to the present Convention, where:

. 1 the voyage is entirely within a Special Area; or

.2 the voyage is entirely within other limits designated by the Organization.

6 The provisions of paragraph 5 of this regulation shall only apply when the ports or terminals where cargo is loaded on such voyages are provided with reception facilities adequate for the reception and treatment of all the ballast and tank washing water from oil tankers using them and all the following conditions are complied with:

. 1 subject to the exceptions provided for in regulation 4 of this Annex, all ballast water, including clean ballast water, and tank washing residues are retained on board and transferred to the reception facilities and the appropriate entry in the Oil Record Book Part II referred to in regulation 36 of this Annex is endorsed by the competent Port State Authority;

.2 agreement has been reached between the Administration and the Governments of the Port States referred to in paragraphs 5.1 or 5.2 of this regulation concerning the use of an oil tanker delivered on or before 1 June 1982, as defined in regulation 1.28.3, for a specific trade;

.3 the adequacy of the reception facilities in accordance with the relevant provisions of this Annex at the ports or terminals referred to above, for the purpose of this regulation, is approved by the Governments of the States Parties to the present Convention within which such ports or terminals are situated; and

.4 the International Oil Pollution Prevention Certificate is endorsed to the effect that the oil tanker is solely engaged in such specific trade.

Regulation 3
Exemptions and waivers

1 Any ship such as hydrofoil, air-cushion vehicle, near-surface craft and submarine craft etc. whose constructional features are such as to render the application of any of the provisions of chapters 3 and 4 of this Annex relating to construction and equipment unreasonable or impracticable may be exempted by the

Administration from such provisions, provided that the construction and equipment of that ship provides equivalent protection against pollution by oil, having regard to the service for which it is intended.

2 Particulars of any such exemption granted by the Administration shall be indicated in the Certificate referred to in regulation 7 of this Annex.

3 The Administration which allows any such exemption shall, as soon as possible, but not more than 90 days thereafter, communicate to the Organization particulars of same and the reasons therefore, which the Organization shall circulate to the Parties to the present Convention for their information and appropriate action, if any.

4 The Administration may waive the requirements of regulations 29, 31 and 32 of this Annex, for any oil tanker which engages exclusively on voyages both of 72 hours or less in duration and within 50 nautical miles from the nearest land, provided that the oil tanker is engaged exclusively in trades between ports or terminals within a State Party to the present Convention. Any such waiver shall be subject to the requirement that the oil tanker shall retain on board all oily mixtures for subsequent discharge to reception facilities and to the determination by the Administration that facilities available to receive such oily mixtures are adequate.

5 The Administration may waive the requirements of regulations 31 and 32 of this Annex for oil tankers other than those referred to in paragraph 4 of this regulation in cases where:

.1 the tanker is an oil tanker delivered on or before 1 June 1982, as defined in regulation 1.28.3, of 40,000 tonnes deadweight or above, as referred to in regulation 2.5 of this Annex, solely engaged in specific trades, and the conditions specified in regulation 2.6 of this Annex are complied with; or

.2 the tanker is engaged exclusively in one or more of the following categories of voyages:

. 1 voyages within special areas; or

.2 voyages within 50 nautical miles from the nearest land outside special areas where the tanker is engaged in:

. 1 trades between ports or terminals of a State Party to the present Convention; or

.2 restricted voyages as determined by the Administration, and of 72 hours or less in duration;

provided that all of the following conditions are complied with:

.3 all oily mixtures are retained on board for subsequent

discharge to reception facilities;

.4 for voyages specified in paragraph 5.2.2 of this regulation, the Administration has determined that adequate reception facilities are available to receive such oily mixtures in those oil loading ports or terminals the tanker calls at;

.5 the International Oil Pollution Prevention Certificate, when required, is endorsed to the effect that the ship is exclusively engaged in one or more of the categories of voyages specified in paragraphs 5.2.1 and 5.2.2.2 of this regulation; and

.6 the quantity, time and port of discharge are recorded in the Oil Record Book.

Regulation 4
Exceptions

Regulations 15 and 34 of this Annex shall not apply to:

.1 the discharge into the sea of oil or oily mixture necessary for the purpose of securing the safety of a ship or saving life at sea; or

.2 the discharge into the sea of oil or oily mixture resulting from damage to a ship or its equipment:

.1 provided that all reasonable precautions have been taken after the occurrence of the damage or discovery of the discharge for the purpose of preventing or minimizing the discharge; and

.2 except if the owner or the master acted either with intent to cause damage, or recklessly and with knowledge that damage would probably result; or

.3 the discharge into the sea of substances containing oil, approved by the Administration, when being used for the purpose of combating specific pollution incidents in order to minimize the damage from pollution. Any such discharge shall be subject to the approval of any Government in whose jurisdiction it is contemplated the discharge will occur.

Regulation 5
Equivalents

1 The Administration may allow any fitting, material, appliance or apparatus to be fitted in a ship as an alternative to that required by this Annex if such fitting, material, appliance or apparatus is at least as effective as that required by this

Annex. This authority of the Administration shall not extend to substitution of operational methods to effect the control of discharge of oil as equivalent to those design and construction features which are prescribed by regulations in this Annex.

2 The Administration which allows a fitting, material, appliance or apparatus to be fitted in a ship as an alternative to that required by this Annex shall communicate particulars thereof to the Organization for circulation to the Parties to the Convention for their information and appropriate action, if any.

CHAPTER 2 - SURVEYS AND CERTIFICATION

Regulation 6
Surveys

1 Every oil tanker of 150 gross tonnage and above, and every other ship of 400 gross tonnage and above shall be subject to the surveys specified below:

. 1 an initial survey before the ship is put in service or before the Certificate required under regulation 7 of this Annex is issued for the first time, which shall include a complete survey of its structure, equipment, systems, fittings, arrangements and material in so far as the ship is covered by this Annex. This survey shall be such as to ensure that the structure, equipment, systems, fittings, arrangements and material fully comply with the applicable requirements of this Annex;

.2 a renewal survey at intervals specified by the Administration, but not exceeding 5 years, except where regulation 10.2.2, 10.5, 10.6 or 10.7 of this Annex is applicable. The renewal survey shall be such as to ensure that the structure, equipment, systems, fittings, arrangements and material fully comply with applicable requirements of this Annex;

.3 an intermediate survey within 3 months before or after the second anniversary date or within 3 months before or after the third anniversary date of the Certificate which shall take the place of one of the annual surveys specified in paragraph 1.4 of this regulation. The intermediate survey shall be such as to ensure that the equipment and associated pump and piping systems, including oil discharge monitoring and control systems, crude oil washing systems, oily-water separating equipment and oil filtering systems, fully comply with the applicable requirements of this Annex and are in good working order. Such intermediate surveys shall be endorsed on the Certificate issued under regulation 7 or 8 of this Annex;

.4 an annual survey within 3 months before or after each anniversary date of the Certificate, including a general inspection of the structure, equipment, systems, fittings, arrangements and material referred to in paragraph 1.1 of this regulation to ensure that they have been maintained in accordance

with paragraphs 4.1 and 4.2 of this regulation and that they remain satisfactory for the service for which the ship is intended. Such annual surveys shall be endorsed on the Certificate issued under regulation 7 or 8 of this Annex; and

.5 an additional survey either general or partial, according to the circumstances, shall be made after a repair resulting from investigations prescribed in paragraph 4.3 of this regulation, or whenever any important repairs or renewals are made. The survey shall be such as to ensure that the necessary repairs or renewals have been effectively made, that the material and workmanship of such repairs or renewals are in all respects satisfactory and that the ship complies in all respects with the requirements of this Annex.

2 The Administration shall establish appropriate measures for ships which are not subject to the provisions of paragraph 1 of this regulation in order to ensure that the applicable provisions of this Annex are complied with.

3.1 Surveys of ships as regards the enforcement of the provisions of this Annex shall be carried out by officers of the Administration. The Administration may, however, entrust the surveys either to surveyors nominated for the purpose or to organizations recognized by it. Such organizations shall comply with the guidelines adopted by the Organization by resolution A.739(18), as may be amended by the Organization, and the specifications adopted bythe Organization by resolution A.789(19), as may be amended by the Organization, provided that such amendments are adopted, brought into force and take effect in accordance with theprovisions of article 16 of the present Convention concerning the amendment procedures applicable to this Annex.

3.2 An Administration nominating surveyors or recognizing organizations to conduct surveys as set forth in paragraph 3.1 of this regulation shall, as a minimum, empower any nominated surveyor or recognized organization to:

. 1 require repairs to a ship; and

.2 carry out surveys, if requested by the appropriate authorities of a port State.

The Administration shall notify the Organization of the specific responsibilities and conditions of the authority delegated to the nominated surveyors or recognized organizations, for circulation to Parties to the present Convention for the information of their officers.

3.3 When a nominated surveyor or recognized organization determines that the condition of the ship or its equipment does not correspond substantially with the particulars of the Certificate or is such that the ship is not fit to proceed to sea without presenting an unreasonable threat of harm to the marine environment, such surveyor

or organization shall immediately ensure that corrective action is taken and shall in due course notify the Administration. If such corrective action is not taken the Certificate shall be withdrawn and the Administration shall be notified immediately; and if the ship is in a port of another Party, the appropriate authorities of the port State shall also be notified immediately. When an officer of the Administration, a nominated surveyor or a recognized organization has notified the appropriate authorities of the port State, the Government of the port State concerned shall give such officer, surveyor or organization any necessary assistance to carry out their obligations under this regulation. When applicable, the Government of the port State concerned shall take such steps as will ensure that the ship shall not sail until it can proceed to sea or leave the port for the purpose of proceeding to the nearest appropriate repair yard available without presenting an unreasonable threat of harm to the marine environment.

3.4 In every case, the Administration concerned shall fully guarantee the completeness and efficiency of the survey and shall undertake to ensure the necessary arrangements to satisfy this obligation.

4.1 The condition of the ship and its equipment shall be maintained to conform with the provisions of the present Convention to ensure that the ship in all respects will remain fit to proceed to sea without presenting an unreasonable threat of harm to the marine environment.

4.2 After any survey of the ship under paragraph 1 of this regulation has been completed, no change shall be made in the structure, equipment, systems, fittings, arrangements or material covered by the survey, without the sanction of the Administration, except the direct replacement of such equipment and fittings.

4.3 Whenever an accident occurs to a ship or a defect is discovered which substantially affects the integrity of the ship or the efficiency or completeness of its equipment covered by this Annex the master or owner of the ship shall report at the earliest opportunity to the Administration, the recognized organization or the nominated surveyor responsible for issuing the relevant Certificate, who shall cause investigations to be initiated to determine whether a survey as required by paragraph 1 of this regulation is necessary. If the ship is in a port of another Party, the master or owner shall also report immediately to the appropriate authorities of the port State and the nominated surveyor or recognized organization shall ascertain that such report has been made.

Regulation 7
Issue or endorsement of certificate

1 An International Oil Pollution Prevention Certificate shall be issued, after an initial or renewal survey in accordance with the provisions of regulation 6 of this Annex, to any oil tanker of 150 gross tonnage and above and any other ships of 400 gross tonnage and above which are engaged in voyages to ports or offshore terminals under the jurisdiction of other Parties to the present Convention.

2 Such certificate shall be issued or endorsed as appropriate either by the Administration or by any persons or organization duly authorized by it. In every case the Administration assumes full responsibility for the certificate.

Regulation 8
Issue or endorsement of certificate by another Government

1 The Government of a Party to the present Convention may, at the request of the Administration, cause a ship to be surveyed and, if satisfied that the provisions of this Annex are complied with, shall issue or authorize the issue of an International Oil Pollution Prevention Certificate to the ship and where appropriate, endorse or authorize the endorsement of that certificate on the ship in accordance with this Annex.

2 A copy of the certificate and a copy of the survey report shall be transmitted as soon as possible to the requesting Administration.

3 A certificate so issued shall contain a statement to the effect that it has been issued at the request of the Administration and it shall have the same force and receive the same recognition as the certificate issued under regulation 7 of this Annex.

4 No International Oil Pollution Prevention Certificate shall be issued to a ship, which is entitled to fly the flag of a State, which is not a Party.

Regulation 9
Form of certificate

The International Oil Pollution Prevention Certificate shall be drawn up in the form corresponding to the model given in appendix II to this Annex and shall be at least in English, French or Spanish. If an official language of the issuing country is also used, this shall prevail in case of a dispute or discrepancy.

Regulation 10
Duration and validity of certificate

1 An International Oil Pollution Prevention Certificate shall be issued for a period specified by the Administration, which shall not exceed five years.

2.1 Notwithstanding the requirements of paragraph 1 of this regulation, when the renewal survey is completed within 3 months before the expiry date of the existing certificate, the new certificate shall be valid from the date of completion of the renewal survey to a date not exceeding 5 years from the date of expiry of the existing certificate.

2.2 When the renewal survey is completed after the expiry date of the existing

certificate, the new certificate shall be valid from the date of completion of the renewal survey to a date not exceeding 5 years from the date of expiry of the existing certificate.

2.3 When the renewal survey is completed more than 3 months before the expiry date of the existing certificate, the new certificate shall be valid from the date of completion of the renewal survey to a date not exceeding 5 years from the date of completion of the renewal survey.

3 If a certificate is issued for a period of less than 5 years, the Administration may extend the validity of the certificate beyond the expiry date to the maximum period specified in paragraph 1 of this regulation, provided that the surveys referred to in regulations 6.1.3 and 6.1.4 of this Annex applicable when a certificate is issued for a period of 5 years are carried out as appropriate.

4 If a renewal survey has been completed and a new certificate cannot be issued or placed on board the ship before the expiry date of the existing certificate, the person or organization authorized by the Administration may endorse the existing certificate and such a certificate shall be accepted as valid for a further period which shall not exceed 5 months from the expiry date.

5 If a ship at the time when a certificate expires is not in a port in which it is to be surveyed, the Administration may extend the period of validity of the certificate but this extension shall be granted only for the purpose of allowing the ship to complete its voyage to the port in which it is to be surveyed, and then only in cases where it appears proper and reasonable to do so. No certificate shall be extended for a period longer than 3 months, and a ship to which an extension is granted shall not, on its arrival in the port in which it is to be surveyed, be entitled by virtue of such extension to leave that port without having a new certificate. When the renewal survey is completed, the new certificate shall be valid to a date not exceeding 5 years from the date of expiry of the existing certificate before the extension was granted.

6 A certificate issued to a ship engaged on short voyages which has not been extended under the foregoing provisions of this regulation may be extended by the Administration for a period of grace of up to one month from the date of expiry stated on it. When the renewal survey is completed, the new certificate shall be valid to a date not exceeding 5 years from the date of expiry of the existing certificate before the extension was granted.

7 In special circumstances, as determined by the Administration, a new certificate need not be dated from the date of expiry of the existing certificate as required by paragraphs 2.2, 5 or 6 of this regulation. In these special circumstances, the new certificate shall be valid to a date not exceeding 5 years from the date of completion of the renewal survey.

8 If an annual or intermediate survey is completed before the period specified in regulation 6 of this Annex, then:

.1 the anniversary date shown on the certificate shall be amended by endorsement to a date which shall not be more than 3 months later than the date on which the survey was completed;

.2 the subsequent annual or intermediate survey required by regulation 6.1 of this Annex shall be completed at the intervals prescribed by that regulation using the new anniversary date; and

.3 the expiry date may remain unchanged provided one or more annual or intermediate surveys, as appropriate, are carried out so that the maximum intervals between the surveys prescribed by regulation 6.1 of this Annex are not exceeded.

9 A certificate issued under regulation 7 or 8 of this Annex shall cease to be valid in any of the following cases:

.1 if the relevant surveys are not completed within the periods specified under regulation 6.1 of this Annex;

.2 if the certificate is not endorsed in accordance with regulation 6.1.3 or 6.1.4 of this Annex; or

.3 upon transfer of the ship to the flag of another State. A new certificate shall only be issued when the Government issuing the new certificate is fully satisfied that the ship is in compliance with the requirements of regulations 6.4.1 and 6.4.2 of this Annex. In the case of a transfer between Parties, if requested within 3 months after the transfer has taken place, the Government of the Party whose flag the ship was formerly entitled to fly shall, as soon as possible, transmit to the Administration copies of the certificate carried by the ship before the transfer and, if available, copies of the relevant survey reports.

Regulation 11

*Port State control on operational requirements**

1 A ship when in a port or an offshore terminal of another Party is subject to inspection by officers duly authorized by such Party concerning operational requirements under this Annex, where there are clear grounds for believing that the master or crew are not familiar with essential shipboard procedures relating to the prevention of pollution by oil.

2 In the circumstances given in paragraph 1 of this regulation, the Party shall take such steps as will ensure that the ship shall not sail until the situation have been

* Refer to the Procedures for port State control, adopted by the Organization by resolution A.787(19) as amended by resolution A.882(21); see IMO publication, sales No. IMO-650E.

brought to order in accordance with the requirements of this Annex.

3 Procedures relating to the port State control prescribed in article 5 of the present Convention shall apply to this regulation.

4 Nothing in this regulation shall be construed to limit the rights and obligations of a Party carrying out control over operational requirements specifically provided for in the present Convention.

CHAPTER 3 - REQUIREMENTS FOR MACHINERY SPACES OF ALL SHIPS PART A CONSTRUCTION

Regulation 12

Tanks for oil residues (sludge)

1 Every ship of 400 gross tonnage and above shall be provided with a tank or tanks of adequate capacity, having regard to the type of machinery and length of voyage, to receive the oil residues (sludge) which cannot be dealt with otherwise in accordance with the requirements of this Annex, such as those resulting from the purification of fuel and lubricating oils and oil leakages in the machinery spaces.

2 Piping to and from sludge tanks shall have no direct connection overboard, other than the standard discharge connection referred to in regulation 13.

3 In ships delivered after 31 December 1979, as defined in regulation 1.28.2, tanks for oil residues shall be designed and constructed so as to facilitate their cleaning and the discharge of residues to reception facilities. Ships delivered on or before 31 December 1979, as defined in regulation 1.28.1, shall comply with this requirement as far as is reasonable and practicable.

Regulation 13

Standard discharge connection

To enable pipes of reception facilities to be connected with the ship's discharge pipeline for residues from machinery bilges and from sludge tanks, both lines shall be fitted with a standard discharge connection in accordance with the following table:

Standard dimensions of flanges for discharge connections

Description	**Dimension**
Outside diameter	215 mm
Inner diameter	According to pipe outside diameter
Bolt circle diameter	183 mm
Slots in flange	6 holes 22 mm in diameter equidistantly placed on a bolt circle of the above diameter, slotted to the flange periphery. The slot width to be 22 mm
Flange thickness	20 mm
Bolts and nuts: quantity, diameter	6, each of 20 mm in diameter and of suitable length
The flange is designed to accept pipes up to a maximum internal diameter of 125 mm and shall be of steel or other equivalent material having a flat face. This flange, together with a gasket of oil-proof material, shall be suitable for a service pressure of 600 kPa.	

PART B EQUIPMENT

Regulation 14
Oil filtering equipment

1 Except as specified in paragraph 3 of this regulation any ship of 400 gross tonnage and above but less than 10,000 gross tonnage shall be fitted with oil filtering equipment complying with paragraph 6 of this regulation. Any such ship, which may discharge into the sea ballast water retained in fuel oil tanks in accordance with regulation 16.2, shall comply with paragraph 2 of this regulation.

2 Except as specified in paragraph 3 of this regulation any ship of 10,000 gross tonnage and above shall be fitted with oil filtering equipment complying with paragraph 7 of this regulation.

3 Ships, such as hotel ships, storage vessels, etc., which are stationary except for non-cargo-carrying relocation voyages need not be provided with oil filtering equipment. Such ships shall be provided with a holding tank having a volume adequate, to the satisfaction of the Administration, for the total retention on board of the oily bilge water. All oily bilge water shall be retained on board for subsequent discharge to reception facilities.

4 The Administration shall ensure that ships of less than 400 gross tonnage are equipped, as far as practicable, to retain on board oil or oily mixtures or discharge them in accordance with the requirements of regulation 15.6 of this Annex.

5 The Administration may waive the requirements of paragraphs 1 and 2 of this regulation for:

. 1 any ship engaged exclusively on voyages within special areas, or

.2 any ship certified under the International Code of Safety for High-Speed Craft (or otherwise within the scope of this Code with regard to size and design) engaged on a scheduled service with a turn-around time not exceeding 24 hours and covering also non-passenger/cargo-carrying relocation voyages for these ships,

.3 with regard to the provision of subparagraphs .1 and .2 above, the following conditions shall be complied with:

.1 the ship is fitted with a holding tank having a volume adequate, to the satisfaction of the Administration, for the total retention on board of the oily bilge water;

.2 all oily bilge water is retained on board for subsequent discharge to reception facilities;

.3 the Administration has determined that adequate reception facilities are available to receive such oily bilge water in a sufficient number of ports or terminals the ship calls at;

.4 the International Oil Pollution Prevention Certificate, when required, is endorsed to the effect that the ship is exclusively engaged on the voyages within special areas or has been accepted as a high-speed craft for the purpose of this regulation and the service is identified; and

.5 the quantity, time, and port of the discharge are recorded in the Oil Record Book Part I.

6 Oil filtering equipment referred to in paragraph 1 of this regulation shall be of a design approved by the Administration and shall be such as will ensure that any oily mixture discharged into the sea after passing through the system has an oil content not exceeding 15 parts per million. In considering the design of such equipment, the Administration shall have regard to the specification recommended by the Organization.*

7 Oil filtering equipment referred to in paragraph 2 of this regulation shall comply with paragraph 6 of this regulation. In addition, it shall be provided with alarm arrangement to indicate when this level cannot be maintained. The system shall also be provided with arrangements to ensure that any discharge of oily mixtures is automatically stopped when the oil content of the effluent exceeds 15 parts per million. In considering the design of such equipment and approvals, the Administration shall have regard to the specification recommended by the Organization. *

* Refer to the Recommendation on International Performance and Test Specification for Oily-Water Separating Equipment and Oil Content Meters, adopted by the Organization by Assembly resolution A.393(X), or the

PART C CONTROL OF OPERATIONAL DISCHARGE OF OIL

Regulation 15
Control of discharge of oil

1 Subject to the provisions of regulation 4 of this annex and paragraphs 2, 3, and 6 of this regulation, any discharge into the sea of oil or oily mixtures from ships shall be prohibited.

A. Discharges outside special areas

2 Any discharge into the sea of oil or oily mixtures from ships of 400 gross tonnage and above shall be prohibited except when all the following conditions are satisfied:

. 1 the ship is proceeding en route;

.2 the oily mixture is processed through an oil filtering equipment meeting the requirements of regulation 14 of this Annex;

.3 the oil content of the effluent without dilution does not exceed 15 parts per million;

.4 the oily mixture does not originate from cargo pump room bilges on oil tankers; and

.5 the oily mixture, in case of oil tankers, is not mixed with oil cargo residues.

B. Discharges in special areas

3 Any discharge into the sea of oil or oily mixtures from ships of 400 gross tonnage and above shall be prohibited except when all of the following conditions are satisfied:

. 1 the ship is proceeding en route;

.2 the oily mixture is processed through an oil filtering equipment meeting the requirements of regulation 14.7 of this Annex;

.3 the oil content of the effluent without dilution does not exceed 15 parts per million;

Guidelines and specifications for Pollution Prevention equipment for Machinery space Bilges of Ships, adopted by the Marine Environment Protection Committee by resolution MEPC.60(33), or the revised guidelines and specification for pollution prevention equipment for machinery space bilges of ships, adopted by the Marine Environment Protection Committee by resolution MEPC. 107(49).

.4 the oily mixture does not originate from cargo pump room bilges on oil tankers; and

.5 the oily mixture, in case of oil tankers, is not mixed with oil cargo residues.

4 In respect of the Antarctic area, any discharge into the sea of oil or oily mixtures from any ship shall be prohibited.

5 Nothing in this regulation shall prohibit a ship on a voyage only part of which is in a special area from discharging outside a special area in accordance with paragraphs 2 of this regulation.

C. Requirements for ships of less than 400 gross tonnage in all areas except theAntarctic area

6 In the case of a ship of less than 400 gross tonnage, oil and all oily mixtures shall either be retained on board for subsequent discharge to reception facilities or discharged into the sea in accordance with the following provisions:

. 1 the ship is proceeding en route;

.2 the ship has in operation equipment of a design approved by the Administration that ensures that the oil content of the effluent without dilution does not exceed 15 parts per million;

.3 the oily mixture does not originate from cargo pump room bilges on oil tankers; and

.4 the oily mixture, in case of oil tankers, is not mixed with oil cargo residues.

D. General requirements

7 Whenever visible traces of oil are observed on or below the surface of the water in the immediate vicinity of a ship or its wake, Governments of Parties to the present Convention should, to the extent they are reasonably able to do so, promptly investigate the facts bearing on the issue of whether there has been a violation of the provisions of this regulation. The investigation should include, in particular, the wind and sea conditions, the track and speed of the ship, other possible sources of the visible traces in the vicinity, and any relevant oil discharge records.

8 No discharge into the sea shall contain chemicals or other substances in quantities or concentrations which are hazardous to the marine environment or chemicals or other substances introduced for the purpose of circumventing the conditions of discharge specified in this regulation.

9 The oil residues which cannot be discharged into the sea in compliance

with this regulation shall be retained on board for subsequent discharge to reception facilities.

Regulation 16
Segregation of oil and water ballast and carriage of oil inforepeak tanks

1 Except as provided in paragraph 2 of this regulation, in ships delivered after 31 December 1979, as defined in regulation 1.28.2, of 4,000 gross tonnage and above other than oil tankers, and in oil tankers delivered after 31 December 1979, as defined in regulation 1.28.2, of 150 gross tonnage and above, no ballast water shall be carried in any oil fuel tank.

2 Where the need to carry large quantities of oil fuel render it necessary to carry ballast water which is not a clean ballast in any oil fuel tank, such ballast water shall be discharged to reception facilities or into the sea in compliance with regulation 15 of this Annex using the equipment specified in regulation 14.2 of this Annex, and an entry shall be made in the Oil Record Book to this effect.

3 In a ship of 400 gross tonnage and above, for which the building contract is placed after 1 January 1982 or, in the absence of a building contract, the keel of which is laid or which is at a similar stage of construction after 1 July 1982, oil shall not be carried in a forepeak tank or a tank forward of the collision bulkhead.

4 All ships other than those subject to paragraphs 1 and 3 of this regulation shall comply with the provisions of those paragraphs as far as is reasonable and practicable.

Regulation 17
Oil Record Book, Part I - Machinery space operations

1 Every oil tanker of 150 gross tonnage and above and every ship of 400 gross tonnage and above other than an oil tanker shall be provided with an Oil Record Book Part I (Machinery Space Operations). The Oil Record Book, whether as a part of the ship's official log-book or otherwise, shall be in the Form specified in appendix III to this Annex.

2 The Oil Record Book Part I shall be completed on each occasion, on a tank-to-tank basis if appropriate, whenever any of the following machinery space operations takes place in the ship:

. 1 ballasting or cleaning of oil fuel tanks;

.2 discharge of dirty ballast or cleaning water from oil fuel tanks;

.3 collection and disposal of oil residues (sludge and other oil residues);

.4 discharge overboard or disposal otherwise of bilge water which has accumulated in machinery spaces; and

.5 bunkering of fuel or bulk lubricating oil.

3 In the event of such discharge of oil or oily mixture as is referred to in regulation 4 of this Annex or in the event of accidental or other exceptional discharge of oil not excepted by that regulation, a statement shall be made in the Oil Record Book Part I of the circumstances of, and the reasons for, the discharge.

4 Each operation described in paragraph 2 of this regulation shall be fully recorded without delay in the Oil Record Book Part I, so that all entries in the book appropriate to that operation are completed. Each completed operation shall be signed by the officer or officers in charge of the operations concerned and each completed page shall be signed by the master of ship. The entries in the Oil Record Book Part I, for ships holding an International Oil Pollution Prevention Certificate, shall be at least in English, French or Spanish. Where entries in an official national language of the State whose flag the ship is entitled to fly are also used, this shall prevail in case of a dispute or discrepancy.

5 Any failure of the oil filtering equipment shall be recorded in the Oil Record Book Part I.

6 The Oil Record Book Part I, shall be kept in such a place as to be readily available for inspection at all reasonable times and, except in the case of unmanned ships under tow, shall be kept on board the ship. It shall be preserved for a period of three years after the last entry has been made.

7 The competent authority of the Government of a Party to the present Convention may inspect the Oil Record Book Part I on board any ship to which this Annex applies while the ship is in its port or offshore terminals and may make a copy of any entry in that book and may require the master of the ship to certify that the copy is a true copy of such entry. Any copy so made which has been certified by the master of the ship as a true copy of an entry in the ship's Oil Record Book Part I shall be made admissible in any judicial proceedings as evidence of the facts stated in the entry. The inspection of an Oil Record Book Part I and the taking of a certified copy by the competent authority under this paragraph shall be performed as expeditiously as possible without causing the ship to be unduly delayed.

CHAPTER 4 - REQUIREMENTS FOR THE CARGO AREA OF OIL TANKERS

PART A CONSTRUCTION

Regulation 18

Segregated Ballast Tanks

Oil tankers of 20,000 tonnes deadweight and above delivered after 1 June 1982

1 Every crude oil tanker of 20,000 tonnes deadweight and above and every product carrier of 30,000 tonnes deadweight and above delivered after 1 June 1982, as defined in regulation 1.28.4, shall be provided with segregated ballast tanks and shall comply with paragraphs 2, 3 and 4, or 5 as appropriate, of this regulation.

2 The capacity of the segregated ballast tanks shall be so determined that the ship may operate safely on ballast voyages without recourse to the use of cargo tanks for water ballast except as provided for in paragraph 3 or 4 of this regulation. In all cases, however, the capacity of segregated ballast tanks shall be at least such that, in any ballast condition at any part of the voyage, including the conditions consisting of lightweight plus segregated ballast only, the ship's draughts and trim can meet the following requirements:

.1 the moulded draught amidships (d_m) in metres (without taking into account any ship's deformation) shall not be less than:

$$d_m = 2.0 + 0.02L$$

.2 the draughts at the forward and after perpendiculars shall correspond to those determined by the draught amidships (dm) as specified in paragraph 2.1 of this regulation, in association with the trim by the stern of not greater than 0.015L; and

.3 in any case the draught at the after perpendicular shall not be less than that which is necessary to obtain full immersion of the propeller(s).

3 In no case shall ballast water be carried in cargo tanks, except:

.1 on those rare voyages when weather conditions are so severe that, in the opinion of the master, it is necessary to carry additional ballast water in cargo tanks for the safety of the ship; and

.2 in exceptional cases where the particular character of the operation of an oil tanker renders it necessary to carry ballast water in excess of the quantity required under paragraph 2 of this regulation, provided that such operation of the oil tanker falls under the category of exceptional cases as established by the Organization.

Such additional ballast water shall be processed and discharged in compliance with regulation 34 of this Annex and an entry shall be made in the Oil Record Book Part II referred to in regulation 36 of this Annex.

4 In the case of crude oil tankers, the additional ballast permitted in paragraph 3 of this regulation shall be carried in cargo tanks only if such tanks have been crude oil washed in accordance with regulation 35 of this Annex before departure from an oil unloading port or terminal.

5 Notwithstanding the provisions of paragraph 2 of this regulation the segregated ballast conditions for oil tankers less than 150 metres in length shall be to the satisfaction of the Administration.

Crude oil tankers of 40,000 tonnes deadweight and above delivered on or before 1 June 1982

6 Subject to the provisions of paragraph 7 of this regulation every crude oil tanker of 40,000 tonnes deadweight and above delivered on or before 1 June 1982, as defined in regulation 1.28.3, shall be provided with segregated ballast tanks and shall comply with the requirements of paragraphs 2 and 3 of this regulation.

7 Crude oil tankers referred to in paragraph 6 of this regulation may, in lieu of being provided with segregated tanks operate with a cargo tank cleaning procedure using crude oil washing in accordance with regulation 33 and 35 of this Annex unless the crude oil tanker is intended to carry crude oil which is not suitable for crude oil washing.

Product carriers of 40,000 tonnes deadweight and above delivered on or before 1 June 1982

8 Every product carrier of 40,000 tonnes deadweight and above delivered on or before 1 June 1982, as defined in regulation 1.28.3, shall be provided with segregated ballast tanks and shall comply with the requirements of paragraphs 2 and 3 of this regulation, or alternatively operate with dedicated clean ballast tanks in accordance with the following provisions:

.1 The product carrier shall have adequate tank capacity, dedicated solely to the carriage of clean ballast as defined in regulation 1.17 of this Annex, to meet the requirements of paragraphs 2 and 3 of this regulation.

.2 The arrangements and operational procedures for dedicated clean ballast tanks shall comply with the requirements established by the Administration. Such requirements shall contain at least all the provisions of the revised Specifications for Oil Tankers with Dedicated Clean Ballast Tanks adopted by the Organization by resolution A.495(XII).

.3 The product carrier shall be equipped with an oil content meter, approved by the Administration on the basis of specifications recommended by the Organization, to enable supervision of the oil content in ballast water being discharged. [*]

---

[*] For oil content meters installed on oil tankers built prior to 2 October 1986, refer to the Recommendation on international performance and test specifications for oily-water separating equipment and oil content meters adopted by the Organization by resolution A.393(X). For oil content meters as part of discharge monitoring and control systems installed on oil tankers built on or after 2 October 1986, refer to the Guidelines and specifications for oil discharge monitoring and control systems for oil tankers adopted by the Organization by resolution A.586(14). For oil content meters installed on oil tankers the keels of which are laid, or which are at a similar stage of construction, on

.4 Every product carrier operating with dedicated clean ballast tanks shall be provided with a Dedicated Clean Ballast Tank Operation Manual[†] detailing the system and specifying operational procedures. Such a Manual shall be to the satisfaction of the Administration and shall contain all the information set out in the Specifications referred to in subparagraph 8.2 of this regulation. If an alteration affecting the dedicated clean ballast tank system is made, the Operation Manual shall be revised accordingly.

An oil tanker qualified as a segregated ballast oil tanker

9 Any oil tanker which is not required to be provided with segregated ballast tanks in accordance with paragraphs 1, 6 or 8 of this regulation may, however be qualified as a segregated ballast tanker, provided that it complies with the requirements of paragraphs 2 and 3 or 5 as appropriate, of this regulation.

Oil tankers delivered on or before 1 June 1982 having special ballast arrangements

10 Oil tankers delivered on or before 1 June 1982, as defined in regulation 1.28.3, having special ballast arrangements.

.1 Where an oil tanker delivered on or before 1 June 1982, as defined in regulation 1.28.3, is so constructed or operates in such a manner that it complies at all times with the draught and trim requirements set out in paragraph 2 of this regulation without recourse to the use of ballast water, it shall be deemed to comply with the segregated ballast tank requirements referred to in paragraph 6 of this regulation, provided that all of the following conditions are complied with:

.1 operational procedures and ballast arrangements are approved by the Administration;

.2 agreement is reached between the Administration and the Governments of the port States Parties to the present convention concerned when the draught and trim requirements are achieved through an operational procedure; and

.3 the International Oil Pollution Prevention Certificate is endorsed to the effect that the oil tanker is operating with special ballast arrangements.

.2 In no case shall ballast water be carried in oil tanks except on those

---

or after 1 January 2005, refer to the Revised Guidelines and specifications adopted by the Organization by resolution MEPC. 108(49).

† See resolution A.495(XII) for the standard format of the Manual.

rare voyages when weather conditions are so severe that, in the opinion of the master, it is necessary to carry additional ballast water in cargo tanks for the safety of the ship. Such additional ballast water shall be processed and discharged in compliance with regulation 34 of this Annex and in accordance with the requirements of regulations 29, 31 and 32 of this Annex, and entry shall be made in the Oil Record Book referred to in regulation 36 of this Annex.

.3 An Administration which has endorsed a Certificate in accordance with subparagraph 10.1.3 of this regulation shall communicate to the Organization the particulars thereof for circulation to the Parties to the present Convention.

Oil tankers of 70,000 tonnes deadweight and above delivered after 31 December 1979

11 Oil tankers of 70,000 tonnes deadweight and above delivered after 31 December 1979, as defined in regulation 1.28.2, shall be provided with segregated ballast tanks and shall comply with paragraphs 2, 3 and 4 or paragraph 5 as appropriate of this regulation.

Protective location of segregated ballast

12 Protective location of segregated ballast spaces.

In every crude oil tanker of 20,000 tonnes deadweight and above and every product carrier of 30,000 tonnes deadweight and above delivered after 1 June 1982, as defined in regulation 1.28.4, except those tankers that meet regulation 19, the segregated ballast tanks required to provide the capacity to comply with the requirements of paragraph 2 of this regulation, which are located within the cargo tank length, shall be arranged in accordance with the requirements of paragraphs 13,14 and 15 of this regulation to provide a measure of protection against oil outflow in the event of grounding or collision.

13 Segregated ballast tanks and spaces other than oil tanks within the cargo tanks length (Lt) shall be so arranged as to comply with the following requirement:

$$\Sigma PA_c + \Sigma PA_s \geq J[Lt(B + 2D)]$$

where: PA_c = the side shell area in square metres for each segregated ballast tank or space other than an oil tank based on projected moulded dimensions,

PA_s = the bottom shell area in square metres for each such tank or space based on projected moulded dimensions,

L_t = length in metres between the forward and after extremities of the cargo tanks,

B = maximum breadth of the ship in metres as defined in regulation 1.22 of this Annex,

D = moulded depth in metres measured vertically from the top of the keel to the top of the freeboard deck beam at side amidships. In ships having rounded gunwales, the moulded depth shall be measured to the point of intersection of the moulded lines of the deck and side shell plating, the lines extending as though the gunwale were of angular design

J = 0.45 for oil tankers of 20,000 tonnes deadweight, 0.30 for oil tankers of 200,000 tonnes deadweight and above, subject to the provisions of paragraph 14 of this regulation.

For intermediate values of deadweight the value of J shall be determined by linear interpolation.

Whenever symbols given in this paragraph appear in this regulation, they have the meaning as defined in this paragraph.

14 For tankers of 200,000 tonnes deadweight and above the value of J may be reduced as follows:

$$J_{reduced} = \left[J - \left(\alpha - \frac{O_C + O_S}{4O_A}\right)\right]$$

or 0.2 whichever is greater

where: α = 0.25 for oil tankers of 200,000 tonnes deadweight,
α = 0.40 for oil tankers of 300,000 tonnes deadweight,
α = 0.50 for oil tankers of 420,000 tonnes deadweight and above.

For intermediate values of deadweight the value of a shall be determined by linear interpolation.

O_c = as defined in regulation 25.1.1 of this Annex,

O_s = as defined in regulation 25.1.2 of this Annex,

O_A = the allowable oil outflow as required by regulation 26.2 of this Annex.

15 In the determination of PA_c and PA_s for segregated ballast tanks and spaces other

than oil tanks the following shall apply:

. 1 the minimum width of each wing tank or space either of which extends for the full depth of the ship's side or from the deck to the top of the double bottom shall be not less than 2 metres. The width shall be measured inboard from the ship's side at right angles to the centreline. Where a lesser width is provided the wing tank or space shall not be taken into account when calculating the protecting area PA_c; and

.2 the minimum vertical depth of each double bottom tank or space shall be B/15 or 2 metres, whichever is the lesser. Where a lesser depth is provided the bottom tank or space shall not be taken into account when calculating the protecting area PA_s.

The minimum width and depth of wing tanks and double bottom tanks shall be measured clear of the bilge area and, in the case of minimum width, shall be measured clear of any rounded gunwale area.

Regulation 19

Double hull and double bottom requirements for oil tankers delivered on or after 6 July 1996

1 This regulation shall apply to oil tankers of 600 tonnes deadweight and above delivered on or after 6 July 1996, as defined in regulation 1.28.6, as follows:

2 Every oil tanker of 5,000 tonnes deadweight and above shall:

.1 in lieu of paragraphs 12 to 15 of regulation 18, as applicable, comply with the requirements of paragraph 3 of this regulation unless it is subject to the provisions of paragraphs 4 and 5 of this regulation; and

.2 comply, if applicable, with the requirements of regulation 28.6.

3 The entire cargo tank length shall be protected by ballast tanks or spaces other than tanks that carry oil as follows:

. 1 Wing tanks or spaces

Wing tanks or spaces shall extend either for the full depth of the ship's side or from the top of the double bottom to the uppermost deck, disregarding a rounded gunwale where fitted. They shall be arranged such that the cargo tanks are located inboard of the moulded line of the side shell plating nowhere less than the distance w which, as shown in figure 1 is measured at any cross-section at right angles to the side shell, as specified below:

$$w = 0.5 + \frac{DW}{20,000} \text{ (m), or}$$

w = 2.0 m, whichever is the lesser.

The minimum value of w = 1.0 m.

.2 Double bottom tanks or spaces

At any cross-section the depth of each double bottom tank or space shall be such that the distance h between the bottom of the cargo tanks and the moulded line of the bottom shell plating measured at right angles to the bottom shell plating as shown in figure 1 is not less than specified below:

h = B/15(m)or

h = 2.0 m, whichever is the lesser.

The minimum value of h = 1.0 m.

.3 Turn of the bilge area or at locations without a clearly defined turn of the bilge

When the distances h and w are different, the distance w shall have preference at levels exceeding 1.5h above the baseline as shown in figure 1.

.4 The aggregate capacity of ballast tanks

On crude oil tankers of 20,000 tonnes deadweight and above and product carriers of 30,000 tonnes deadweight and above, the aggregate capacity of wing tanks, double bottom tanks, forepeak tanks and after peak tanks shall not be less than the capacity of segregated ballast tanks necessary to meet the requirements of regulation 18 of this Annex. Wing tanks or spaces and double bottom tanks used to meet the requirements of regulation 18 shall be located as uniformly as practicable along the cargo tank length. Additional segregated ballast capacity provided for reducing longitudinal hull girder bending stress, trim, etc., may be located anywhere within the ship.

.5 Suction wells in cargo tanks

Suction wells in cargo tanks may protrude into the double bottom below the boundary line defined by the distance h provided that such wells are as small as practicable and the distance between the well bottom and bottom shell plating is not less than 0.5h.

.6 Ballast and cargo piping

Ballast piping and other piping such as sounding and vent piping to ballast tanks shall not pass through cargo tanks. Cargo piping and similar piping to cargo tanks shall not pass through ballast tanks. Exemptions to this requirement may be granted for short lengths of piping, provided that they are completely welded or equivalent.

4 The following applies for double bottom tanks or spaces:

.1 Double bottom tanks or spaces as required by paragraph 3.2 of this regulation may be dispensed with, provided that the design of the tanker is such that the cargo and vapour pressure exerted on the bottom shell plating forming a single boundary between the cargo and the sea does not exceed the external hydrostatic water pressure, as expressed by the following formula:

$$f \times h_c \times \rho_c \times g + p \leq d_n \times \rho_s \times g$$

where:

h_c = height of cargo in contract with the bottom shell plating in metres

ρ_c = maximum cargo density in kg/m^3

d_n = minimum operating draught under any expected loading condition in metres

ρ_s = density of seawater in kg/m^3

p = maximum set pressure above atmospheric pressure (gauge pressure) of pressure/vacuum valve provided for the cargo tank in Pa

/ = safety factor =1.1

g = standard acceleration of gravity (9.81 m/s^2)

.2 Any horizontal partition necessary to fulfil the above requirements shall be located at a height not less than B/6 or 6 m, whichever is the lesser, but not more than 0.6D, above the baseline where D is the moulded depth amidships.

.3 The location of wing tanks or spaces shall be as defined in paragraph 3.1 of this regulation except that, below a level 1.5 h above the baseline where h is as defined in paragraph 3.2 of this regulation, the cargo tank boundary line may be vertical down to the bottom plating, as shown in figure 2.

5 Other methods of design and construction of oil tankers may also be accepted as alternatives to the requirements prescribed in paragraph 3 of this regulation, provided that such methods ensure at least the same level of protection against oil pollution in the event of collision or stranding and are approved in principle by the Marine Environment Protection Committee based on guidelines developed by the Organization*.

6 Every oil tanker of less than 5,000 tonnes deadweight shall comply with paragraphs 3 and 4 of this regulation, or shall:

7 .1 at least be fitted with double bottom tanks or spaces having such a depth that the distance h specified in paragraph 3.2 of this regulation, complies with the following:

$$h = B/15 \text{ (m)}$$

with a minimum value of h = 0.76 m;

in the turn of the bilge area and at locations without a clearly defined turn of the bilge, the cargo tank boundary line shall run parallel to the line of the midship flat bottom as shown in figure 3; and

.2 be provided with cargo tanks so arranged that the capacity of each cargo tank does not exceed 700 m^3 unless wing tanks or spaces are arranged in accordance with paragraph 3.1 of this regulation, complying with the following:

$$w = 0.4 + \frac{2.4DW}{20000} \text{ (m)} \quad \text{with a minimum value of } w = 0.76$$

7 Oil shall not be carried in any space extending forward of a collision bulkhead located in accordance with regulation II-1/11 of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, as amended. An oil tanker that is not required to have a collision bulkhead in accordance with that regulation shall not carry oil in any space extending forward of the transverse plane perpendicular to the centreline that is located as if it were a collision bulkhead located in accordance with that regulation.

8 In approving the design and construction of oil tankers to be built in accordance with the provisions of this regulation, Administrations shall have due regard to the general safety aspects including the need for the maintenance and inspections of wing and double bottom tanks or spaces.

---

* Refer to the Revised Interim Guidelines for the approval of alternative methods of design and construction of oil tankers adopted by the Marine Environment Protection Committee of the Organization by resolution MEPC. 110(49).

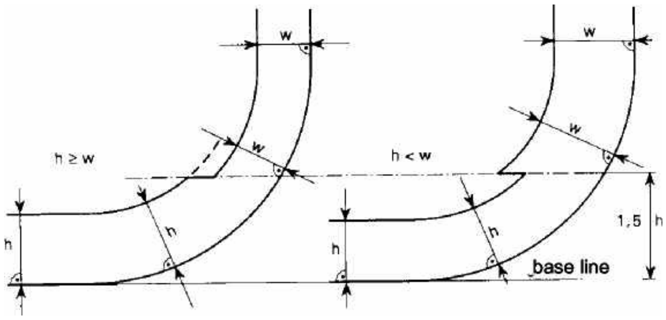


Figure 1 - *Cargo tank boundary lines for the purpose of paragraph 3*

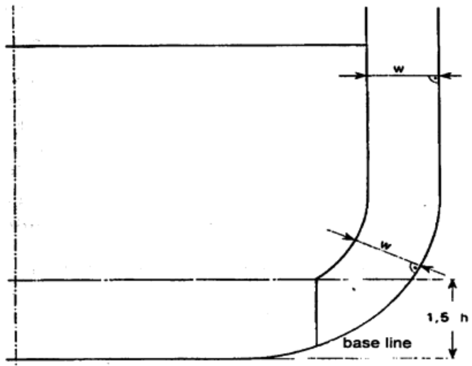


Figure 2 - *Cargo tank boundary lines for the purpose of paragraph 4*

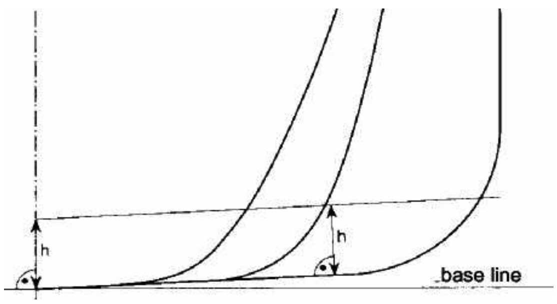


Figure 3 - *Cargo tank boundary lines for the purpose of paragraph 6*

Regulation 20

Double hull and double bottom requirements for oil tankers delivered before 6 July 1996

1 Unless expressly provided otherwise this regulation shall:

.1 apply to oil tankers of 5,000 tonnes deadweight and above, which are delivered before 6 July 1996, as defined in regulation 1.28.5 of this Annex; and

.2 not apply to oil tankers complying with regulation 19 and regulation 28 in respect of paragraph 28.6, which are delivered before 6 July 1996, as defined in regulation 1.28.5 of this Annex; and

.3 not apply to oil tankers covered by subparagraph 1 above which comply with regulation 19.3.1 and 19.3.2 or 19.4 or 19.5 of this Annex, except that the requirement for minimum distances between the cargo tank boundaries and the ship side and bottom plating need not be met in all respects. In that event, the side protection distances shall not be less than those specified in the International Bulk Chemical Code for type 2 cargo tank location and the bottom protection distances at centreline shall comply with regulation 18.15.2 of this Annex.

2 For the purpose of this regulation:

.1 "Heavy diesel oil" means diesel oil other than those distillates of which more than 50 per cent by volume distils at a temperature not exceeding 340ºC when tested by the method acceptable to the Organization[1].

.2 "Fuel oil" means heavy distillates or residues from crude oil or blends of such materials intended for use as a fuel for the production of heat or power of a quality equivalent to the specification acceptable to the Organization[2].

3 For the purpose of this regulation, oil tankers are divided into the following categories:

.1 "Category 1 oil tanker" means an oil tanker of 20,000 tonnes deadweight and above carrying crude oil, fuel oil, heavy diesel oil or lubricating oil as cargo, and of 30,000 tonnes deadweight and above carrying oil other than the above, which does not comply with the requirements for oil tankers delivered after 1 June 1982, as defined in regulation 1.28.4 of this Annex;

.2 "Category 2 oil tanker" means an oil tanker of 20,000 tonnes deadweight and above carrying crude oil, fuel oil, heavy diesel oil or lubricating oil as cargo, and of 30,000 tonnes deadweight and above carrying oil other than the above, which complies with the requirements for oil tankers delivered after 1 June 1982, as defined in regulation 1.28.4 of this Annex; and

.3 "Category 3 oil tanker" means an oil tanker of 5,000 tonnes deadweight and above but less than that specified in subparagraph 1 or 2 of this paragraph.

---

1 Refer to the American Society for Testing and Material's Standard Test Method (Designation D86).

2 Refer to the American Society for Testing and Material's Specification for Number Four Fuel Oil (Designation D396) or heavier.

4 An oil tanker to which this regulation applies shall comply with the requirements of paragraphs 2 to 5, 7 and 8 of regulation 19 and regulation 28 in respect of paragraph 28.6 of this Annex not later than 5 April 2005 or the anniversary of the date of delivery of the ship on the date or in the year specified in the following table:

Category of oil tanker	**Date or year**
Category 1	5 April 2005 for ships delivered on 5 April 1982 or earlier 2005 for ships delivered after 5 April 1982
Category 2 and Category 3	5 April 2005 for ships delivered on 5 April 1977 or earlier 2005 for ships delivered after 5 April 1977 but before 1 January 1978 2006 for ships delivered in 1978 and 1979 2007 for ships delivered in 1980 and 1981 2008 for ships delivered in 1982 2009 for ships delivered in 1983 2010 for ships delivered in 1984 or later

5 Notwithstanding the provisions of paragraph 4 of this regulation, in the case of a Category 2 or 3 oil tanker fitted with only double bottoms or double sides not used for the carriage of oil and extending to the entire cargo tank length or double hull spaces which are not used for the carriage of oil and extend to the entire cargo tank length, but which does not fulfil conditions for being exempted from the provisions of paragraph 1.3 of this regulation, the Administration may allow continued operation of such a ship beyond the date specified in paragraph 4 of this regulation, provided that:

. 1 the ship was in service on 1 July 2001;

.2 the Administration is satisfied by verification of the official records that the ship complied with the conditions specified above;

.3 the conditions of the ship specified above remain unchanged; and

.4 such continued operation does not go beyond the date on which the ship reaches 25 years after the date of its delivery.

6 A Category 2 or 3 oil tanker of 15 years and over after the date of its delivery shall comply with the Condition Assessment Scheme adopted by the Marine Environment Protection Committee by resolution MEPC.94(46), as amended, provided that such amendments shall be adopted, brought into force and take effect in accordance with the provisions of article 16 of the present Convention relating to amendment procedures applicable to an appendix to an Annex.

7 The Administration may allow continued operation of a Category 2 or 3 oil tanker beyond the date specified in paragraph 4 of this regulation, if satisfactory results

of the Condition Assessment Scheme warrant that, in the opinion of the Administration, the ship is fit to continue such operation, provided that the operation shall not go beyond the anniversary of the date of delivery of the ship in 2015 or the date on which the ship reaches 25 years after the date of its delivery, whichever is the earlier date.

8 .1 The Administration of a Party to the present Convention which allows the application of paragraph 5 of this regulation, or allows, suspends, withdraws or declines the application of paragraph 7 of this regulation, to a ship entitled to fly its flag shall forthwith communicate to the Organization for circulation to the Parties to the present Convention particulars thereof, for their information and appropriate action, if any.

.2 A Party to the present Convention shall be entitled to deny entry into the ports or offshore terminals under its jurisdiction of oil tankers operating in accordance with the provisions of:

.1 paragraph 5 of this regulation beyond the anniversary of the date of delivery of the ship in 2015; or

.2 paragraph 7 of this regulation.

In such cases, that Party shall communicate to the Organization for circulation to the Parties to the present Convention particulars thereof for their information.

Regulation 21
Prevention of oil pollution from oil tankers carrying heavy grade oil as cargo

1 This regulation shall:

. 1 apply to oil tankers of 600 tonnes deadweight and above carrying heavy grade oil as cargo regardless of the date of delivery; and

.2 not apply to oil tankers covered by subparagraph 1 above which comply with regulations 19.3.1 and 19.3.2 or 19.4 or 19.5 of this Annex, except that the requirement for minimum distances between the cargo tank boundaries and the ship side and bottom plating need not be met in all respects. In that event, the side protection distances shall not be less than those specified in the International Bulk Chemical Code for type 2 cargo tank location and the bottom protection distances at centreline shall comply with regulation 18.15.2 of this Annex.

2 For the purpose of this regulation "heavy grade oil" means any of the following:

. 1 crude oils having a density at 15ºC higher than 900 kg/m^3;

.2 fuel oils having either a density at 15°C higher than 900 kg/m^3 or a kinematic viscosity at 50°C higher than 180 mm^2/s; or

.3 bitumen, tar and their emulsions.

3 An oil tanker to which this regulation applies shall comply with the provisions of paragraphs 4 to 8 of this regulation in addition to complying with the applicable provisions of regulation 20.

4 Subject to the provisions of paragraphs 5, 6 and 7 of this regulation, an oil tanker to which this regulation applies shall:

.1 if 5,000 tonnes deadweight and above, comply with the requirements of regulation 19 of this Annex not later than 5 April 2005; or

.2 if 600 tonnes deadweight and above but less than 5,000 tonnes deadweight, be fitted with both double bottom tanks or spaces complying with the provisions of regulation 19.6.1 of this Annex, and wing tanks or spaces arranged in accordance with regulation 19.3.1 and complying with the requirement for distance *w* as referred to in regulation 19.6.2, not later than the anniversary of the date of delivery of the ship in the year 2008.

5 In the case of an oil tanker of 5,000 tonnes deadweight and above, carrying heavy grade oil as cargo fitted with only double bottoms or double sides not used for the carriage of oil and extending to the entire cargo tank length or double hull spaces which are not used for the carriage of oil and extend to the entire cargo tank length, but which does not fulfil conditions for being exempted from the provisions of paragraph 1.2 of this regulation, the Administration may allow continued operation of such a ship beyond the date specified in paragraph 4 of this regulation, provided that:

.1 the ship was in service on 4 December 2003;

.2 the Administration is satisfied by verification of the official records that the ship complied with the conditions specified above;

.3 the conditions of the ship specified above remain unchanged; and

.4 such continued operation does not go beyond the date on which the ship reaches 25 years after the date of its delivery.

6 .1 The Administration may allow continued operation of an oil tanker of 5,000 tonnes deadweight and above, carrying crude oil having a density at 15ºC higher than 900 kg/m^3 but lower than 945 kg/m^3, beyond the date specified in paragraph 4.1 of this regulation, if satisfactory

results of the Condition Assessment Scheme referred to in regulation 20.6 warrant that, in the opinion of the Administration, the ship is fit to continue such operation, having regard to the size, age, operational area and structural conditions of the ship and provided that the operation shall not go beyond the date on which the ship reaches 25 years after the date of its delivery.

.2 The Administration may allow continued operation of an oil tanker of 600 tonnes deadweight and above but less than 5,000 tonnes deadweight, carrying heavy grade oil as cargo, beyond the date specified in paragraph 4.2 of this regulation, if, in the opinion of the Administration, the ship is fit to continue such operation, having regard to the size, age, operational area and structural conditions of the ship, provided that the operation shall not go beyond the date on which the ship reaches 25 years after the date of its delivery.

7 The Administration of a Party to the present Convention may exempt an oil tanker of 600 tonnes deadweight and above carrying heavy grade oil as cargo from the provisions of this regulation if the oil tanker:

. 1 either is engaged in voyages exclusively within an area under its jurisdiction, or operates as a floating storage unit of heavy grade oil located within an area under its jurisdiction; or

.2 either is engaged in voyages exclusively within an area under the jurisdiction of another Party, or operates as a floating storage unit of heavy grade oil located within an area under the jurisdiction of another Party, provided that the Party within whose jurisdiction the oil tanker will be operating agrees to the operation of the oil tanker within an area under its jurisdiction.

8 .1 The Administration of a Party to the present Convention which allows, suspends, withdraws or declines the application of paragraph 5, 6 or 7 of this regulation to a ship entitled to fly its flag shall forthwith communicate to the Organization for circulation to the Parties to the present Convention particulars thereof, for their information and appropriate action, if any.

.2 Subject to the provisions of international law, a Party to the present Convention shall be entitled to deny entry of oil tankers operating in accordance with the provisions of paragraph 5 or 6 of this regulation into the ports or offshore terminals under its jurisdiction, or deny ship-to-ship transfer of heavy grade oil in areas under its jurisdiction except when this is necessary for the purpose of securing the safety of a ship or saving life at sea. In such cases, that Party shall communicate to the Organization for circulation to the Parties to the present Convention particulars thereof for their information.

Regulation 22
Pump-room bottom protection

1 This regulation applies to oil tankers of 5,000 tonnes deadweight and above constructed on or after 1 January 2007.

2 The pump-room shall be provided with a double bottom such that at any cross-section the depth of each double bottom tank or space shall be such that the distance *h* between the bottom of the pump-room and the ship's base line measured at right angles to the ship's base line is not less than specified below:

h = B/15(m)or
$h = 2$ m, whichever is the lesser.

The minimum value of h = 1 m.

3 In case of pump rooms whose bottom plate is located above the base line by at least the minimum height required in paragraph 2 above (e.g. gondola stern designs), there will be no need for a double bottom construction in way of the pump-room.

4 Ballast pumps shall be provided with suitable arrangements to ensure efficient suction from double bottom tanks.5 Notwithstanding the provisions of paragraphs 2 and 3 above, where the flooding of the pump-room would not render the ballast or cargo pumping system inoperative, a double bottom need not be fitted.

Regulation 23

Accidental oil outflow performance

1 This regulation shall apply to oil tankers delivered on or after 1 January 2010, as defined in regulation 1.28.8.

2 For the purpose of this regulation, the following definitions shall apply:

.1 "Load line draught (dS)" is the vertical distance, in metres, from the moulded baseline at mid-length to the waterline corresponding to the summer freeboard to be assigned to the ship. Calculations pertaining to this regulation should be based on draught dS, notwithstanding assigned draughts that may exceed dS, such as the tropical loadline.

.2 "Waterline (dB)" is the vertical distance, in metres, from the moulded baseline at mid-length to the waterline corresponding to 30% of the depth DS.

.3 "Breadth (B_S)" is the greatest moulded breadth of the ship, in metres, at or below the deepest load line dS.

.4 "Breadth (B_B)" is the greatest moulded breadth of the ship, in metres, at or below the waterline dB.

.5 "Depth (DS)" is the moulded depth, in metres, measured at mid-length to the upper deck at side.

.6 "Length (L)" and "deadweight (DW)" are as defined in regulations 1.19 and 1.23, respectively.

3 To provide adequate protection against oil pollution in the event of collision or stranding the following shall be complied with:

.1 for oil tankers of 5,000 tonnes deadweight (DWT) and above, the mean oil outflow parameter shall be as follows:

$O_M \leq 0.015$ for $C \leq 200{,}000\ m^3$
$O_M \leq 0.012 + (0.003/200{,}000)(400{,}000-C)$ for $200{,}000\ m^3 < C < 400{,}000\ m^3$
$O_M \leq 0.012$ for $C \geq 400{,}000\ m^3$

for combination carriers between 5,000 tonnes deadweight (DWT) and 200,000 m^3 capacity, the mean oil outflow parameter may be applied, provided calculations are submitted to the satisfaction of the Administration, demonstrating that after accounting for its increased structural strength, the combination carrier has at least equivalent oil out flow performance to a standard double hull tanker of the same size having a $O_M <= 0.015$.

$O_M \leq 0.021$ for $C \leq 100{,}000\ m^3$
$O_M \leq 0.015 + (0.006/100{,}000)(200{,}000-C)$ for $100{,}000\ m^3 < C \leq 200{,}000\ m^3$

where:
O_M = mean oil outflow parameter.
C = total volume of cargo oil, in m^3, at 98% tank filling

for oil tankers of less than 5,000 tonnes deadweight (DWT):

The length of each cargo tank shall not exceed 10 m or one of the following values, whichever is the greater:

. 1 where no longitudinal bulkhead is provided inside the cargo tanks:

$$(0.5\frac{bi}{B}+0.1)L \quad \text{but not to exceed } 0.2L$$

.2 where a centreline longitudinal bulkhead is provided inside the cargo tanks:

$$(0.25\frac{bi}{B}+0.15)L$$

.3 where two or more longitudinal bulkheads are provided inside the cargo tanks:

.1 for wing cargo tanks: 0.2L

.2 for centre cargo tanks:

.1 if $\frac{bi}{B} \geq 0.2L$: 0.2L

.2 if $\frac{bi}{B}$ is $< 0.2L$:

where no centreline longitudinal bulkhead is provided:

$$(0.5\frac{bi}{B}+0.1)L$$

where a centreline longitudinal bulkhead is provided:

$$(0.25\frac{bi}{B}+0.15)L$$

.4 *bi* is the minimum distance from the ship's side to the outer longitudinal bulkhead of the tank in question measured inboard at right angles to the centreline at the level corresponding to the assigned summer freeboard.

4 The following general assumptions shall apply when calculating the mean oil outflow parameter:

. 1 The cargo block length extends between the forward and aft extremities of all tanks arranged for the carriage of cargo oil, including slop tanks.

.2 Where this regulation refers to cargo tanks, it shall be understood to include all cargo tanks, slop tanks and fuel tanks located within the cargo block length.

.3 The ship shall be assumed loaded to the load line draught d_S without trim or heel.

.4 All cargo oil tanks shall be assumed loaded to 98% of their volumetric capacity. The nominal density of the cargo oil (ρ_n) shall be calculated as follows:

$$\rho_n = 1000 (DWT)/C \ (kg/m^3)$$

.5 For the purposes of these outflow calculations, the permeability of each space within the cargo block, including cargo tanks, ballast tanks and other non-oil spaces shall be taken as 0.99, unless proven otherwise.

.6 Suction wells may be neglected in the determination of tank location provided that such wells are as small as practicable and the distance between the well bottom and bottom shell plating is not less than 0.5h, where h is the height as defined in regulation 19.3.2.

5 The following assumptions shall be used when combining the oil outflow parameters:

. 1 The mean oil outflow shall be calculated independently for side damage and for bottom damage and then combined into the non-dimensional oil outflow parameter O_M, as follows:

$$O_M = (0.4 \ O_{MS} + 0.6 \ O_{MB})/C$$

where:

O_{MS} = mean outflow for side damage, in m^3; and
O_{MB} = mean outflow for bottom damage, in m^3.

.2 For bottom damage, independent calculations for mean outflow shall be done for 0 m and minus 2.5 m tide conditions, and then combined as follows:

$$O_{MB} = 0.7 \ O_{MB(0)} + 0.3 O_{MB(2.5)}$$

where:

$O_{MB(0)}$ = mean outflow for 0 m tide condition; and
$O_{MB(2.5)}$= mean outflow for minus 2.5 m tide condition, in m^3.

6 The mean outflow for side damage O_{MS} shall be calculated as follows:

$$O_{MS} = C_3 \sum_i^n P_{s(i)} O_{s(i)} \qquad (m^3)$$

where:

i = represents each cargo tank under consideration;

n = total number of cargo tanks;

$P_{S(i)}$ = the probability of penetrating cargo tank i from side damage, calculated in accordance with paragraph 8.1 of this regulation;

$O_{s(i)}$ = the outflow, in m^3, from side damage to cargo tank i, which is assumed equal to the total volume in cargo tank i at 98% filling, unless it is proven through the application of the Guidelines referred to in regulation 19.5 that any significant cargo volume will be retained; and

C_3 = 0.77 for ships having two longitudinal bulkheads inside the cargo tanks, provided these bulkheads are continuous over the cargo block and $P_s(i)$ is developed in accordance with this regulation. C3 equals 1.0 for all other ships or when $P_s(i)$ is developed in accordance with paragraph 10 of this regulation.

7 The mean outflow for bottom damage shall be calculated for each tidal condition as follows:

.1 $O_{MB(0)} = \sum_i^n P_{B(i)} O_{B(i)} C_{DB(i)}$ (m^3)

where:

i = represents each cargo tank under consideration;

n = the total number of cargo tanks;

$P_{B(i)}$ = the probability of penetrating cargo tank i from bottom damage, calculated in accordance with, paragraph 9.1 of this regulation;

$O_{B(i)}$ = the outflow from cargo tank i, in m^3, calculated in accordance with paragraph 7.3 of this regulation; and

$C_{DB(i)}$ = factor to account for oil capture as defined in paragraph 7.4 of this regulation

.2 $O_{MB(2.5)} = \sum_i^n P_{B(i)} O_{B(i)} C_{DB(i)}$ (m^3)

where:

i,n, $P_{B(i)}$ and $C_{DB(I)}$ = as defined in subparagraph . 1 above;

$O_{B(I)}$ = the outflow from cargo tank i, in m^3, after tidal change

.3 The oil outflow $O_{B(I)}$ for each cargo oil tank shall be calculated based on pressure balance principles, in accordance with the following assumptions:

.1 The ship shall be assumed stranded with zero trim and heel, with the stranded draught prior to tidal change equal to the load line draught ds.

.2 The cargo level after damage shall be calculated as

follows: $h_c=\{(d_s + t_c-Z_l)(\rho s)-(1000p)/g\}/\rho_n$

where:

h_c = the height of the cargo oil aboveZl, in metres;

t_c = the tidal change, in m. Reductions in tide shall be expressed as negative values;

Z_l = the height of the lowest point in the cargo tank above baseline, in m;

P_s = density of seawater, to be taken as 1,025 kg/m^3;

p = if an inert gas system is fitted, the normal overpressure, in kPa, to be taken as not less than 5 kPa; if an inert gas system is not fitted, the overpressure may be taken as 0;

g = the acceleration of gravity, to be taken as 9.81 m/s^2; and

p_n = nominal density of cargo oil, calculated in accordance with paragraph 4.4 of this regulation.

.3 For cargo tanks bounded by the bottom shell, unless proven otherwise, oil outflow OB(I) shall be taken not less than 1% of the total volume of cargo oil loaded in cargo tank i, to account for initial exchange losses and dynamic effects due to current and waves.

.4 In the case of bottom damage, a portion from the outflow from a cargo tank may be captured by non-oil compartments. This effect is approximated by application of the factor COB® for each tank, which shall be taken as follows:

$C_{DB(I)}$ = 0.6 for cargo tanks bounded from below by non-oil compartments;

$C_{DB(I)}$ =1.0 for cargo tanks bounded by the bottom shell.

8 The probability PS of breaching a compartment from side damage shall be calculated as follows:

.1 $P_S = P_{SL} P_{SV} P_{ST}$

where:

$P_{SL} = 1 - P_{SF} - P_{SA}$ = probability the damage will extend into the longitudinal zone bounded by X_a and Xf;

$P_{SV} = 1 - P_{Su} - P_{S1}$ = probability the damage will extend into the vertical zone bounded by *Zl* and Z_u; and

$P_{ST} = 1 - P_{SY}$ = probability the damage will extend transversely beyond the boundary defined by y.

.2 PSa, PSf, PSl, PSu and PS_y shall be determined by linear interpolation from the table of probabilities for side damage provided in paragraph 8.3 of this regulation, where:

P_{Sa} = the probability the damage will lie entirely aft of location X_a/L;

P_{SF} = the probability the damage will lie entirely forward of location Xf/L;

P_{S1}= the probability the damage will lie entirely below the tank;

P_{Su} = the probability the damage will lie entirely above the tank; and

P_{SY} = the probability the damage will lie entirely outboard of the tank.

Compartment boundaries X_a, Xf, Zl, Z_u and y shall be developed as follows:

X_a = the longitudinal distance from the aft terminal of L to the aftmost point on the compartment being considered, in metres;

Xf = the longitudinal distance from the aft terminal of L to the foremost point on the compartment being considered, in metres;

Zl = the vertical distance from the moulded baseline to the lowest point on the compartment being considered, in metres;

Z_u = the vertical distance from the moulded baseline to the highest point on the compartment being considered, in metres. Zu is not to be taken greater than D_s; and

y= the minimum horizontal distance measured at right angles to

the centreline between the compartment under consideration and the side shell in metres; *

.3 Tables of probabilities for side damage

X_a/L	P_{Sa}
0.00	0.000
0.05	0.023
0.10	0.068
0.15	0.117
0.20	0.167
0.25	0.217
0.30	0.267
0.35	0.317
0.40	0.367
0.45	0.417
0.50	0.467
0.55	0.517
0.60	0.567
0.65	0.617
0.70	0.667
0.75	0.717
0.80	0.767
0.85	0.817
0.90	0.867
0.95	0.917
1.00	0.967

$X_{f/L}$	P_{Sf}
0.00	0.967
0.05	0.917
0.10	0.867
0.15	0.817
0.20	0.767
0.25	0.717
0.30	0.667
0.35	0.617
0.40	0.567
0.45	0.517
0.50	0.467
0.55	0.417
0.60	0.367
0.65	0.317
0.70	0.267
0.75	0.217
0.80	0.167
0.85	0.117
0.90	0.068
0.95	0.023
1.00	0.000

Z_1/D_S	P_{Sl}
0.00	0.000
0.05	0.000
0.10	0.001
0.15	0.003
0.20	0.007
0.25	0.013
0.30	0.021
0.35	0.034
0.40	0.055
0.45	0.085
0.50	0.123
0.55	0.172
0.60	0.226
0.65	0.285
0.70	0.347
0.75	0.413
0.80	0.482
0.85	0.553
0.90	0.626
0.95	0.700
1.00	0.775

Z_u/D_S	P_{Su}
0.00	0.968
0.05	0.952
0.10	0.931
0.15	0.905
0.20	0.873
0.25	0.836
0.30	0.789
0.35	0.733
0.40	0.670
0.45	0.599
0.50	0.525
0.55	0.452
0.60	0.383
0.65	0.317
0.70	0.255
0.75	0.197
0.80	0.143
0.85	0.092
0.90	0.046
0.95	0.013
1.00	0.000

PS_y shall be calculated as follows:

$P_{Sy} = (24.96 - 199.6\ y/B_S)(y/B_S)$ for $y/B_S \leq 0.05$

$P_{Sy} = 0.749 + \{5 - 44.4\ (y/B_S - 0.05)\}(y/B_S - 0.05)$ for $0.05 < y/B_S < 0.1$

$P_{Sy} = 0.888 + 0.56\ (y/B_S - 0.1)$ for $y/B_S \geq 0.1$

PS_y shall not be taken greater than 1.

9 The probability P_B of breaching a compartment from bottom damage shall be calculated as follows:

* For symmetrical tank arrangements, damages are considered for one side of the ship only, in which case all "y" dimensions are to be measured from that same side. For asymmetrical arrangements refer to the Explanatory Notes on matters related to the accidental oil outflow performance, adopted by the Organization by resolution MEPC. 122(52).

.1 $P_B=P_{BL}P_{BT}P_{BV}$

where:

$P_{BL}=1-P_{Bf}-P_{BA}$ = probability the damage will extend into the longitudinal zone bounded by X_a and Xf;

$P_{BT}=1-P_{BP}-P_{BS}$ = probability the damage will extend into the transverse zone bounded by Y_p and Y_s; and

$P_{BV}=1-P_{BZ}$ = probability the damage will extend vertically above the boundary defined by z.

.2 P_{BA}, P_{BF}, P_{BP}, P_{BS} and P_{BZ} shall be determined by linear interpolation from the table of probabilities for bottom damage provided in paragraph 9.3 of this regulation, where:

P_{BA} = the probability the damage will lie entirely aft of location X_a/L;

P_{BF} = the probability the damage will lie entirely forward of location Xf/L;

P_{BP}, = the probability the damage will lie entirely to port of the tank;

P_{BS} = the probability the damage will lie entirely to starboard of the tank; and

P_{BZ} = the probability the damage will lie entirely below the tank.

Compartment boundaries X_a, Xf, Y_p, Y_s, and z shall be developed as

follows: X_a and Xf are as defined in paragraph 8.2 of this regulation;

Y_p = the transverse distance from the port-most point on the compartment located at or below the waterline dB, to a vertical plane located B_B /2 to starboard of the ship's centreline, in metres;

Y_s = the transverse distance from the starboard-most point on the compartment located at or below the waterline dB, to a vertical plane located B_B /2 to starboard of the ship's centreline, in metres; and

z = the minimum value of z over the length of the compartment, where, at any given longitudinal location, z is the vertical distance from the lower point of the bottom shell

at that longitudinal location to the lower point of the compartment at that longitudinal location, in metres.

.3 Table of probabilities for bottom damage

X_a/L	P_{Ba}
0.00	0.000
0.05	0.002
0.10	0.008
0.15	0.017
0.20	0.029
0.25	0.042
0.30	0.058
0.35	0.076
0.40	0.096
0.45	0.119
0.50	0.143
0.55	0.171
0.60	0.203
0.65	0.242
0.70	0.289
0.75	0.344
0.80	0.409
0.85	0.482
0.90	0.565
0.95	0.658
1.00	0.761

$X_{f/L}$	P_{Bf}
0.00	0.969
0.05	0.953
0.10	0.936
0.15	0.916
0.20	0.894
0.25	0.870
0.30	0.842
0.35	0.810
0.40	0.775
0.45	0.734
0.50	0.687
0.55	0.630
0.60	0.563
0.65	0.489
0.70	0.413
0.75	0.333
0.80	0.252
0.85	0.170
0.90	0.089
0.95	0.026
1.00	0.000

Y_p/B_B	P_{Bp}
0.00	0.844
0.05	0.794
0.10	0.744
0.15	0.694
0.20	0.644
0.25	0.594
0.30	0.544
0.35	0.494
0.40	0.444
0.45	0.394
0.50	0.344
0.55	0.297
0.60	0.253
0.65	0.211
0.70	0.171
0.75	0.133
0.80	0.097
0.85	0.063
0.90	0.032
0.95	0.009
1.00	0.000

Y_s/B_B	P_{Bs}
0.00	0.000
0.05	0.009
0.10	0.032
0.15	0.063
0.20	0.097
0.25	0.133
0.30	0.171
0.35	0.211
0.40	0.253
0.45	0.297
0.50	0.344
0.55	0.394
0.60	0.444
0.65	0.494
0.70	0.544
0.75	0.594
0.80	0.644
0.85	0.694
0.90	0.744
0.95	0.794
1.00	0.844

P_{BZ} shall be calculated as follows:

$P_{BZ} = (14.5-67z/D_S)(z/D_S)$ for $z/DS \leq 0.1$

$P_{Bz} = 0.78+ 1.1\ (z/D_S- 0.1)$ for $z/D_S>0.1$.

P_{BZ} shall not be taken greater than 1.

10 This regulation uses a simplified probabilistic approach where a summation is carried out over the contributions to the mean outflow from each cargo tank. For certain designs such as those characterized by the occurrence of steps/recesses in bulkheads/decks and for sloping bulkheads and/or a pronounced hull curvature, more rigorous calculations may be appropriate. In such cases one of the following calculation

procedures may be applied:

.1 The probabilities referred to in 8 and 9 above may be calculated with more precision through application of hypothetical sub-compartments.*

.2 The probabilities referred to in 8 and 9 above may be calculated through direct application of the probability density functions contained in the Guidelines referred to in regulation 19.5.

.3 The oil outflow performance may be evaluated in accordance with the method described in the Guidelines referred to in regulation 19.5.

11 The following provisions regarding piping arrangements shall apply:

.1 Lines of piping that run through cargo tanks in a position less than $0.30B_s$ from the ship's side or less than $0.30D_s$ from the ship's bottom shall be fitted with valves or similar closing devices at the point at which they open into any cargo tank. These valves shall be kept closed at sea at any time when the tanks contain cargo oil, except that they may be opened only for cargo transfer needed for essential cargo operations.

.2 Credit for reducing oil outflow through the use of an emergency rapid cargo transfer system or other system arranged to mitigate oil outflow in the event of an accident may be taken into account only after the effectiveness and safety aspects of the system are approved by the Organization. Submittal for approval shall be made in accordance with the provisions of the Guidelines referred to in regulation 19.5.

Regulation 24
Damage assumptions

For the purpose of calculating hypothetical oil outflow from oil tankers in accordance with regulations 25 and 26, three dimensions of the extent of damage of a parallelepiped on the side and bottom of the ship are assumed as follows.

In the case of bottom damages two conditions are set forth to be applied individually to the stated portions of the oil tanker.

.1 Side damage

.1 Longitudinal extent (l_c):	1/3 $L^{2/3}$ or 14.5 metres, whichever is les.
.2 Transverse extent (t_c) (inboard from the ship's side at right angles to the centreline at the level corresponding to the assigned summer freeboard):	B/5 or 11.5 metres, whichever is les.

* Refer to the Explanatory Notes on matters related to the accidental oil outflow performance, adopted by the Organization by resolution MEPC. 122(52).

.3	Vertical extent (v_c):		From the base line upwards without limit
.2	Bottom damage		
.1	Longitudinal extent (l_s) :	L/10	L/10 or 5 metres, whichever is less
.2	Transverse extent (t_s)	B/6 or 10 metres, whichever is less but not less than 5 metres	
.3	Vertical extent from the base line(v_s):	B/15 or 6 metres, whichever is less	

2 Wherever the symbols given in this regulation appear in this chapter, they have the meaning as defined in this regulation.

Regulation 25
Hypothetical outflow of oil

1 The hypothetical outflow of oil in the case of side damage (O_c) and bottom damage (O_s) shall be calculated by the following formulae with respect to compartments breached by damage to all conceivable locations along the length of the ship to the extent as defined in regulation 24 of this Annex.

. 1 For side damages:

$$O_c = \Sigma W_i + \Sigma K_i C_i \qquad \text{(I)}$$

.2 For bottom damages:

$$O_s = 1/3\ (\Sigma Z_i W_i + \Sigma Z_i C_i) \qquad \text{(II)}$$

where: W_i = volume of a wing tank in cubic metres assumed to be breached by the damage as specified in regulation 24 of this Annex; Wi for a segregated ballast tank may be taken equal to zero.

Q = volume of a centre tank in cubic metres assumed to be breached by the damage as specified in regulation 24 of this Annex; Q for a segregated ballast tank may be taken equal to zero.

K_i = 1- bi/t_c when bi is equal to or greater than t_c, Ki shall be taken equal to zero.

Z_i = 1- hi/v_s, when hi is equal to or greater than v_s, Zi shall be taken equal to zero.

b_i = width of wing tank in metres under consideration measured

inboard from the ship's side at right angles to the centreline at the level corresponding to the assigned summer freeboard.

hi = minimum depth of the double bottom in metres under consideration; where no double bottom is fitted hi shall be taken equal to zero.

Whenever symbols given in this paragraph appear in this chapter, they have the meaning as defined in this regulation.

2 If a void space or segregated ballast tank of a length less than l_c as defined in regulation 24 of this Annex is located between wing oil tanks, O_c in formula (I) may be calculated on the basis of volume Wi being the actual volume of one such tank (where they are of equal capacity) or the smaller of the two tanks (if they differ in capacity) adjacent to such space, multiplied by Si as defined below and taking for all other wing tanks involved in such collision the value of the actual full volume.

$S_i = 1 - l_i/l_c$

where l_i = length in metres of void space or segregated ballast tank under consideration.

3 .1 Credit shall only be given in respect of double bottom tanks which are eitherempty or carrying clean water when cargo is carried in the tanks above.

.2 Where the double bottom does not extend for the full length and width of the tank involved, the double bottom is considered non-existent and the volume of the tanks above the area of the bottom damage shall be included in formula (II) even if the tank is not considered breached because of the installation of such a partial double bottom.

.3 Suction wells may be neglected in the determination of the value hi provided such wells are not excessive in area and extend below the tank for a minimum distance and in no case more than half the height of the double bottom. If the depth of such a well exceeds half the height of the double bottom, hi shall be taken equal to the double bottom height minus the well height.

Piping serving such wells if installed within the double bottom shall be fitted with valves or other closing arrangements located at the point of connection to the tank served to prevent oil outflow in the event of damage to the piping. Such piping shall be installed as high from the bottom shell as possible. These valves shall be kept closed at sea at any time when the tank contains oil cargo, except that they may be opened only for cargo transfer needed for the purpose of trimming of the ship.

4 In these case where bottom damage simultaneously involves four centre tanks, the value of O_s may be calculated according to the formula:

$$O_s = 1/4(\Sigma Z_i W_i + \Sigma Z_i C_i) \qquad (III)$$

5 An Administration may credit as reducing oil outflow in case of bottom damage, an installed cargo transfer system having an emergency high suction in each cargo oil tank, capable of transferring from a breached tank or tanks to segregated ballast tanks or to available cargo tankage if it can be assured that such tanks will have sufficient ullage. Credit for such a system would be governed by ability to transfer in two hours of operation oil equal to one half of the largest of the breached tanks involved and by availability of equivalent receiving capacity in ballast or cargo tanks. The credit shall be confined to permitting calculation of O_s according to formula (III). The pipes for such suctions shall be installed at least at a height not less than the vertical extent of the bottom damage v_s. The Administration shall supply the Organization with the information concerning the arrangements accepted by it, for circulation to other Parties to the Convention.

6 This regulation does not apply to oil tankers delivered on or after 1 January 2010, as defined in regulation 1.28.8.

Regulation 26
Limitations of size and arrangement of cargo tanks

1 Except as provided in paragraph 7 below:

1. every oil tanker of 150 gross tonnage and above delivered after 31 December 1979, as defined in regulation 1.28.2, and

2. every oil tanker of 150 gross tonnage and above delivered on or before 31 December 1979, as defined in regulation 1.28.1, which falls into either of the following categories :

    .1 a tanker, the delivery of which is after 1 January 1977, or

    .2 a tanker to which both the following conditions apply:

        .1 delivery is not later than 1 January 1977; and

        .2 the building contract is placed after 1 January 1974, or in cases where no building contract has previously been placed, the keel is laid or the tanker is at a similar stage of construction after 30 June 1974.

shall comply with the provisions of this regulation.

2 Cargo tanks of oil tankers shall be of such size and arrangements that the hypothetical outflow O_c or O_s calculated in accordance with the provisions of regulation 25 of this Annex anywhere in the length of the ship does not exceed 30,000 cubic metres or $400\sqrt[3]{DW}$, whichever is the greater, but subject to a maximum of 40,000 cubic metres.

3 The volume of any one wing cargo oil tank of an oil tanker shall not exceed 75 per cent of the limits of the hypothetical oil outflow referred to in paragraph 2 of this regulation. The volume of any one centre cargo oil tank shall not exceed 50,000 cubic metres. However, in segregated ballast oil tankers as defined in regulation 18 of this Annex, the permitted volume of a wing cargo oil tank situated between two segregated ballast tanks, each exceeding l_c in length, may be increased to the maximum limit of hypothetical oil outflow provided that the width of the wing tanks exceeds t_c.

4 The length of each cargo tank shall not exceed 10 m or one of the following values, whichever is the greater:

.1 where no longitudinal bulkhead is provided inside the cargo tanks:

$(0.5\frac{b_i}{B}+0.1)L$ but not to exceed 0.2L

.2 where a centreline longitudinal bulkhead is provided inside the cargo tanks:

$(0.25\frac{b_i}{B}+0.15)L$

.3 where two or more longitudinal bulkheads are provided inside the cargo tanks:

.1 for wing cargo tanks: 0.2L

.2 for centre cargo tanks:

.1 if $\frac{bi}{B}$ is equal to or greater than one fifth: 0.2L *B*

.2 if $\frac{bi}{B}$ is less than one fifth:

- where no centreline longitudinal bulkhead is provided:

$$(0.5\frac{bi}{B}+0.1)L$$

- where a centreline longitudinal bulkhead is provided:

$$(0.25\frac{bi}{B}+0.15)L$$

.4 *bi* is the minimum distance from the ship's side to the outer longitudinal bulkhead of the tank in question measured inboard at right angles to the centreline at the level corresponding to the assigned summer freeboard.

5 In order not to exceed the volume limits established by paragraphs 2, 3 and 4 of this regulation and irrespective of the accepted type of cargo transfer system installed, when such system interconnects two or more cargo tanks, valves or other similar closing devices shall be provided for separating the tanks from each other. These valves or devices shall be closed when the tanker is at sea.

6 Lines of piping which run through cargo tanks in a position less than t_c from the ship's side or less than v_c from the ship's bottom shall be fitted with valves or similar closing devices at the point at which they open into any cargo tank. These valves shall be kept closed at sea at any time when the tanks contain cargo oil, except that they may be opened only for cargo transfer needed for the purpose of trimming of the ship.

7 This regulation does not apply to oil tankers delivered on or after 1 January 2010, as defined in regulation 1.28.8.

Regulation 27
Intact stability

1 Every oil tanker of 5,000 tonnes deadweight and above delivered on or after 1 February 2002, as defined in regulation 1.28.7, shall comply with the intact stability criteria specified in paragraphs 1.1 and 1.2 of this regulation, as appropriate, for any operating draught under the worst possible conditions of cargo and ballast loading, consistent with good operational practice, including intermediate stages of liquid transfer operations. Under all conditions the ballast tanks shall be assumed slack.

.1 In port, the initial metacentric height GMo, corrected for the free surface measured at 0° heel, shall be not less than 0.15 m;

.2 At sea, the following criteria shall be applicable:

.1 the area under the righting lever curve (GZ curve) shall be not less than 0.055 m.rad up to θ = 30º angle of heel and not less than 0.09 m.rad up to 6 = 40º or other angle of flooding θf * if this angle is less than 40º Additionally, the area under the righting lever curve (GZ curve) between the angles of heel of 30º and 40º or between 30º and θf, if this angle is less than 40º, shall be not

less than 0.03 m.rad;

.2 the righting lever GZ shall be at least 0.20 m at an angle of heel equal to or greater than 30º;

.3 the maximum righting arm shall occur at an angle of heel preferably exceeding 30º but not less than 25º; and

.4 the initial metacentric height GMo, corrected for free surface measured at 0º heel, shall be not less than 0.15 m.

2 The requirements of paragraph 1 of this regulation shall be met through design measures. For combination carriers simple supplementary operational procedures may be allowed.

3 Simple supplementary operational procedures for liquid transfer operations referred to in paragraph 2 of this regulation shall mean written procedures made available to the master which:

. 1 are approved by the Administration;

.2 indicate those cargo and ballast tanks which may, under any specific condition of liquid transfer and possible range of cargo densities, be slack and still allow the stability criteria to be met. The slack tanks may vary during the liquid transfer operations and be of any combination provided they satisfy the criteria;

.3 will be readily understandable to the officer-in-charge of liquid transfer operations;

*θ_f is the angle of heel at which openings in the hull superstructures or deckhouses which cannot be closed weather tight, immerse. In applying this criterion, small openings through which progressive flooding cannot take place need not be considered as open.

.4 provide for planned sequences of cargo/ballast transfer operations;

.5 allow comparisons of attained and required stability using stability performance criteria in graphical or tabular form;

.6 require no extensive mathematical calculations by the officer-in-charge;

.7 provide for corrective actions to be taken by the officer-in-charge in case of departure from recommended values and in case of emergency situations; and

.8 are prominently displayed in the approved trim and stability booklet and at the cargo/ballast transfer control station and in any computer software by which stability calculations are performed.

Regulation 28
Subdivision and damage stability

1 Every oil tanker delivered after 31 December 1979, as defined in regulation 1.28.2, of 150 gross tonnage and above, shall comply with the subdivision and damage stability criteria as specified in paragraph 3 of this regulation, after the assumed side or bottom damage as specified in paragraph 2 of this regulation, for any operating draught reflecting actual partial or full load conditions consistent with trim and strength of the ship as well as relative densities of the cargo. Such damage shall be applied to all conceivable locations along the length of the ship as follows:

. 1 in tankers of more than 225 metres in length, anywhere in the ship's length;

.2 in tankers of more than 150 metres, but not exceeding 225 metres in length, anywhere in the ship's length except involving either after or forward bulkhead bounding the machinery space located aft. The machinery space shall be treated as a single floodable compartment; and

.3 in tankers not exceeding 150 metres in length, anywhere in the ship's length between adjacent transverse bulkheads with the exception of the machinery space. For tankers of 100 metres or less in length where all requirements of paragraph 3 of this regulation cannot be fulfilled without materially impairing the operational qualities of the ship, Administrations may allow relaxations from these requirements.

Ballast conditions where the tanker is not carrying oil in cargo tanks, excluding any oil residues, shall not be considered.

1 The following provisions regarding the extent and the character of the assumed damage shall apply:

.1	Side damage		
	.1	Longitudinal extent :	$\frac{1}{3}(L^{\frac{2}{3}})$ or 14.5 metres, whichever is less
	.2	Transverse extent (inboard from the ship's side at right angles to the centreline at the level of the summer load line):	$\frac{B}{5}$ or 11.5 metres, whichever is less
	.3	Vertical extent :	From the moulded line of the bottom shell plating at centreline, upwards without limit
.2	Bottom damage		
		For 0,3L from the forward perpendicular of the ship	Any other part of the ship

.1	Longitudinal extent:	$\frac{1}{3}(L^{\frac{2}{3}})$ or 14,5 metres, whichever is less	$\frac{1}{3}(L^{\frac{2}{3}})$ or 5 metres, whichever is less
.2	Εγκάρσια έκταση:	$\frac{B}{6}$ or 10 metres, whichever is less	$\frac{B}{6}$ or 5 metres, whichever is less
.3	Vertical extent:	$\frac{B}{15}$ or 6 metres, whichever is less , measured from the moulded line of the bottom shell plating at centreline	$\frac{B}{15}$ or 6 metres, whichever is less measured from the moulded line of the bottom shell plating at centreline

.3 If any damage of a lesser extent than the maximum extent of damage specified in subparagraphs 2.1 and 2.2 of this paragraph would result in a more severe condition, such damage shall be considered.

.4 here the damage involving transverse bulkheads is envisaged as specified in subparagraphs 1.1 and 1.2 of this regulation, transverse watertight bulkheads shall be spaced at least at a distance equal to the longitudinal extent of assumed damage specified in subparagraph 2.1 of this paragraph in order to be considered effective. Where transverse bulkhead are spaced at a lesser distance, one or more of these bulkheads within such extent of damage shall be assumed as non-existent for the purpose of determining flooded compartments.

.5 Where the damage between adjacent transverse watertight bulkheads is envisaged as specified in subparagraph 1.3 of this regulation, no main transverse bulkhead or a transverse bulkhead bounding side tanks or double bottom tanks shall be assumed damaged, unless:

.1 the spacing of the adjacent bulkheads is less than the longitudinal extent of assumed damage specified in subparagraph 2.1 of this paragraph; or

.2 there is a step or recess in a transverse bulkhead of more than 3.05 metres in length, located within the extent of penetration of assumed damage. The step formed by the after peak bulkhead and after peak top shall not be regarded as a step for the purpose of this regulation.

.6 If pipes, ducts or tunnels are situated within the assumed extent of damage, arrangements shall be made so that progressive flooding cannot thereby extend to compartments other than those assumed to be floodable for each case of damage.

3 Oil tankers shall be regarded as complying with the damage stability criteria if the following requirements are met:

.1 The final waterline, taking into account sinkage, heel and trim, shall be below the lower edge of any opening through which progressive flooding may take place. Such openings shall include air-pipes and those which are closed by means of weathertight doors or hatch covers and may exclude those openings closed by means of watertight manhole covers and flush scuttles, small watertight cargo tank hatch covers which maintain the high integrity of the deck, remotely operated watertight sliding doors, and sidescuttles of the non-opening type.

.2 In the final stage of flooding, the angle of heel due to unsymmetrical flooding shall not exceed 25°, provided that this angle may be increased up to 30º if no deck edge immersion occurs.

.3 The stability in the final stage of flooding shall be investigated and may be regarded as sufficient if the righting lever curve has at least a range of 20º beyond the position of equilibrium in association with a maximum residual righting lever of at least 0.1 metre within the 20º range; the area under the curve within this range shall not be less than 0.0175 metre radians. Unprotected openings shall not be immersed within this range unless the space concerned is assumed to be flooded. Within this range, the immersion of any of the openings listed in subparagraph 3.1 of this paragraph and other openings capable of being closed watertight may be permitted.

.4 The Administration shall be satisfied that the stability is sufficient during intermediate stages of flooding.

.5 Equalization arrangements requiring mechanical aids such as valves or cross-levelling pipes, if fitted, shall not be considered for the purpose of reducing an angle of heel or attaining the minimum range of residual stability to meet the requirements of subparagraphs 3.1, 3.2 and 3.3 of this paragraph and sufficient residual stability shall be maintained during all stages where equalization is used. Spaces which are linked by ducts of a large cross-sectional area may be considered to be common.

4 The requirements of paragraph 1 of this regulation shall be confirmed by calculations which take into consideration the design characteristics of the ship, the arrangements, configuration and contents of the damaged compartments; and the distribution, relative densities and the free surface effect of liquids. The calculations shall be based on the following:

.1 Account shall be taken of any empty or partially filled tank, the relative density of cargoes carried, as well as any outflow of liquids from damaged compartments.

.2 The permeabilities assumed for spaces flooded as a result of damage shall be as follows:

Spaces	**Permeabilities**
Appropriated to stores	0.60
Occupied by accommodation	0.95
Occupied by machinery	0.85
Voids	0.95
Intended for consumable liquids	0 to 0.95*
Intended for other liquids	0 to 0.95*

.3 The buoyancy of any superstructure directly above the side damage shall be disregarded. The unflooded parts of superstructures beyond the extent of damage, however, may be taken into consideration provided that they are separated from the damaged space by watertight bulkheads and the requirements of subparagraph .1 of this regulation in respect of these intact spaces are complied with. Hinged watertight doors may be acceptable in watertight bulkheads in the superstructure.

.4 The free surface effect shall be calculated at an angle of heel of 5º for each individual compartment. The Administration may require or allow the free surface corrections to be calculated at an angle of heel greater than 5º for partially filled tanks.

.5 In calculating the effect of free surfaces of consumable liquids it shall be assumed that, for each type of liquid at least one transverse pair or a single centreline tank has a free surface and the tank or combination of tanks to be taken into account shall be those where the effect of free surface is the greatest.

5 The master of every oil tanker to which this regulation applies and the person in charge of a non-self-propelled oil tanker, to which this regulation applies shall be supplied in a approved
form with:

.1 information relative to loading and distribution of cargo necessary to ensure compliance with the provisions of this regulation; and

.2 data on the ability of the ship to comply with damage stability

* The permeability of partially filled compartments shall be consistent with the amount of liquid carried in the compartment. Whenever damage penetrates a tank containing liquids, it shall be assumed that the contents are completely lost from that compartment and replaced by salt water up to the level of the final plane of equilibrium.

criteria as determined by this regulation, including the effect of relaxations that may have been allowed under subparagraph 1.3 of this regulation.

6 For oil tankers of 20,000 tonnes deadweight and above delivered on or after 6 July 1996, as defined in regulation 1.28.6, the damage assumptions prescribed in paragraph 2.2 of this regulation shall be supplemented by the following assumed bottom raking damage:

. 1 longitudinal extent:

. 1 ships of 75,000 tonnes deadweight and above:
0.6L measured from the forward perpendicular;

.2 ships of less than 75,000 tonnes deadweight:

0.4L measured from the forward perpendicular;

.2 transverse extent: B/3 anywhere in the bottom;

.3 vertical extent: breach of the outer hull.

Regulation 29
Slop tanks

1 Subject to the provisions of paragraph 4 of regulation 3 of this Annex, oil tankers of 150 gross tonnage and above shall be provided with slop tank arrangements in accordance with the requirements of paragraphs 2.1 to 2.3 of this regulation. In oil tankers delivered on or before 31 December 1979, as defined in regulation 1.28.1, any cargo tank may be designated as a slop tank.

2.1 Adequate means shall be provided for cleaning the cargo tanks and transferring the dirty ballast residue and tank washings from the cargo tanks into a slop tank approved by the Administration.

2.2 In this system arrangements shall be provided to transfer the oily waste into a slop tank or combination of slop tanks in such a way that any effluent discharged into the sea will be such as to comply with the provisions of regulation 34 of this Annex.

2.3 The arrangements of the slop tank or combination of slop tanks shall have a capacity necessary to retain the slop generated by tank washings, oil residues and dirty ballast residues. The total capacity of the slop tank or tanks shall not be less than 3 per cent of the oil carrying capacity of the ship, except that the Administration may accept:

.1 2 per cent for such oil tankers where the tank washing arrangement are such that once the slop tank or tanks are charged with washing water,

this water is sufficient for tank washing and, where applicable, for providing the driving fluid for eductors, without the introduction of additional water into the system;

.2 2 per cent where segregated ballast tanks or dedicated clean ballast tanks are provided in accordance with regulation 18 of this Annex, or where a cargo tank cleaning system using crude oil washing is fitted in accordance with regulation 3 of this Annex. This capacity may be further reduced to 1.5 per cent for such oil tankers where the tank washing arrangements are such that once the slop tank or tanks are charged with washing water, this water is sufficient for tank washing and, where applicable, for providing the driving fluid for eductors, without the introduction of additional water into the system; and

.3 1 per cent for combination carriers where oil cargo is only carried in tanks with smooth walls. This capacity may be further reduced to 0.8 per cent where the tank washing arrangements are such that once the slop tank or tanks are charged with washing water, this water is sufficient for tank washing and, where applicable, for providing the driving fluid for eductors, without the introduction of additional water into the system.

2.4 Slop tanks shall be so designed particularly in respect of the position of inlets, outlets, baffles or weirs where fitted, so as to avoid excessive turbulence and entrainment of oil or emulsion with the water.

3 Oil tankers of 70,000 tonnes deadweight and above delivered after 31 December 1979, as defined in regulation 1.28.2, shall be provided with at least two slop tanks.

Regulation 30
Pumping, piping and discharge arrangement

1 In every oil tanker, a discharge manifold for connection to reception facilities for the discharge of dirty ballast water or oil-contaminated water shall be located on the open deck on both sides of the ship.

2 In every oil tanker of 150 gross tonnage and above, pipelines for the discharge to the sea of ballast water or oil contaminated water from cargo tank areas which may be permitted under regulation 34 of this Annex shall be led to the open deck or to the ship's side above the waterline in the deepest ballast condition. Different piping arrangements to permit operation in the manner permitted in subparagraphs 6.1 to 6.5 of this regulation may be accepted.

3 In oil tankers of 150 gross tonnage and above delivered after 31 December 1979, as defined in regulation 1.28.2, means shall be provided for stopping the discharge into the sea of ballast water or oil contaminated water from cargo tank areas,

other than those discharges below the waterline permitted under paragraph 6 of this regulation, from a position on the upper deck or above located so that the manifold in use referred to in paragraph 1 of this regulation and the discharge to the sea from the pipelines referred to in paragraph 2 of this regulation may be visually observed. Means for stopping the discharge need not be provided at the observation position if a positive communication system such as a telephone or radio system is provided between the observation position and the discharge control position.

4 Every oil tanker delivered after 1 June 1982, as defined in regulation 1.28.4, required to be provided with segregated ballast tanks or fitted with a crude oil washing system, shall comply with the following requirements:

.1 it shall be equipped with oil piping so designed and installed that oil retention in the lines is minimized; and

.2 means shall be provided to drain all cargo pumps and all oil lines at the completion of cargo discharge, where necessary by connection to a stripping device. The line and pump draining shall be capable of being discharged both ashore and to a cargo tank or a slop tank. For discharge ashore a special small diameter line shall be provided and shall be connected outboard of the ship's manifold valves.

5 Every crude oil tanker delivered on or before 1 June 1982, as defined in regulation 1.28.3, required to be provided with segregated ballast tanks, or to be fitted with a crude oil washing system, shall comply with the provisions of paragraph 4.2 of this regulation.

6 On every oil tanker the discharge of ballast water or oil contaminated water from cargo tank areas shall take place above the waterline, except as follows:

. 1 Segregated ballast and clean ballast may be discharged below the waterline:

. 1 in ports or at offshore terminals, or

.2 at sea by gravity, or

.3 at sea by pumps if the ballast water exchange is performed under the provisions of regulation D-1.1 of the International Convention for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments.

provided that the surface of the ballast water has been examined either visually or by other means immediately before the discharge to ensure that no contamination with oil has taken place.

.2 Oil tankers delivered on or before 31 December 1979, as defined in regulation 1.28.1, which, without modification, are not

capable of discharging segregated ballast above the waterline may discharge segregated ballast below the waterline at sea, provided that the surface of the ballast water has been examined immediately before the discharge to ensure that no contamination with oil has taken place.

.3 Oil tankers delivered on or before 1 June 1982, as defined in regulation 1.28.3 operating with dedicated clean ballast tanks, which without modification are not capable of discharging ballast water from dedicated clean ballast tanks above the waterline, may discharge this ballast below the waterline provided that the discharge of the ballast water is supervised in accordance with regulation 18.8.3 of this Annex.

.4 On every oil tanker at sea, dirty ballast water or oil contaminated water from tanks in the cargo area, other than slop tanks, may be discharged by gravity below the waterline, provided that sufficient time has elapsed in order to allow oil/water separation to have taken place and the ballast water has been examined immediately before the discharge with an oil/water interface detector referred to in regulation 32 of this Annex, in order to ensure that the height of the interface is such that the discharge does not involve any increased risk of harm to the marine environment.

.5 On oil tankers delivered on or before 31 December 1979, as defined in regulation 1.28.1, at sea dirty ballast water or oil contaminated water from cargo tank areas may be discharged below the waterline, subsequent to or in lieu of the discharge by the method referred to in subparagraph 6.4 of this paragraph, provided that:

.1 a part of the flow of such water is led through permanent piping to a readily accessible location on the upper deck or above where it may be visually observed during the discharge operation; and

.2 such part flow arrangements comply with the requirements established by the Administration, which shall contain at least all the provisions of the Specifications for the Design, Installation and Operation of a Part Flow

System for Control of Overboard Discharges adopted by the Organization *.

7 Every oil tanker of 150 gross tonnage and above delivered on or after 1 January 2010, as defined in regulation 1.28.8, which has installed a sea chest that is permanently connected to the cargo pipeline system, shall be equipped with both a sea chest valve and an inboard isolation valve. In addition to these valves, the sea chest shall be capable of isolation from the cargo piping system whilst the tanker is loading,

* See appendix 4 to Unified Interpretations.

transporting, or discharging cargo by use of a positive means that is to the satisfaction of the Administration. Such a positive means is a facility that is installed in the pipeline system in order to prevent, under all circumstances, the section of pipeline between the sea chest valve and the inboard valve being filled with cargo.

PART B EQUIPMENT

Regulation 31
Oil discharge monitoring and control system

1 Subject to the provisions of paragraphs 4 and 5 of regulation 3 of this Annex, oil tankers of 150 gross tonnage and above shall be equipped with an oil discharge monitoring and control system approved by the Administration.

2 In considering the design of the oil content meter to be incorporated in the system, the Administration shall have regard to the specification recommended by the Organization.[†] The system shall be fitted with a recording device to provide a continuous record of the discharge in litres per nautical mile and total quantity discharged, or the oil content and rate of discharge. This record shall be identifiable as to time and date and shall be kept for at least three years. The oil discharge monitoring and control system shall come into operation when there is any discharge of effluent into the sea and shall be such as will ensure that any discharge of oily mixture is automatically stopped when the instantaneous rate of discharge of oil exceeds that permitted by regulation 34 of this Annex. Any failure of this monitoring and control system shall stop the discharge. In the event of failure of the oil discharge monitoring and control system a manually operated alternative method may be used, but the defective unit shall be made operable as soon as possible. Subject to allowance by the port State authority a tanker with a defective oil discharge monitoring and control system may undertake one ballast voyage before proceeding to a repair port.

3 The oil discharge monitoring and control system shall be designed and installed in compliance with the guidelines and specifications for oil discharge monitoring and control system for oil tankers developed by the Organization[‡].

---

† For oil content meters installed on oil tankers built prior to 2 October 1986, refer to the Recommendation on international performance and test specifications for oily-water separating equipment and oil content meters adopted by the Organization by resolution A.393(X). For oil content meters as part of discharge monitoring and control systems installed on oil tankers built on or after 2 October 1986, refer to the Guidelines and specifications for oil discharge monitoring and control systems for oil tankers adopted by the Organization by resolution A. 586(14). For oil content meters as part of discharge monitoring and control systems installed on oil tankers the keel of which are laid or which are in a similar stage of construction on or after 1 January 2005, refer to the revised Guidelines and specifications for oil discharge monitoring and control systems for oil tankers adopted by the Organization by resolution MEPC. 108(49).

‡ Refer to the Guidelines and Specifications for Oil Discharge Monitoring and Control Systems for Oil Tankers adopted by the Organization by resolution A.496 (XII) or the Revised Guidelines and Specifications for Oil Discharge Monitoring and Control Systems for Oil Tankers adopted by the Organization by resolution A.586(14), or the Revised Guidelines and Specifications for Oil Discharge Monitoring and Control Systems for Oil Tankers adopted by the Organization by resolution MEPC. 108(49)

Administrations may accept such specific arrangements as detailed in the Guidelines and Specifications.

4 Instructions as to the operation of the system shall be in accordance with an operational manual approved by the Administration. They shall cover manual as well as automatic operations and shall be intended to ensure that at no time shall oil be discharged except in compliance with the conditions specified in regulation 34 of this Annex.

Regulation 32

*Oil/water interface detector**

Subject to the provisions of paragraphs 4 and 5 of regulation 3 of this Annex, oil tankers of 150 gross tonnage and above shall be provided with effective oil/water interface detectors approved by the Administration for a rapid and accurate determination of the oil/water interface in slop tanks and shall be available for use in other tanks where the separation of oil and water is effected and from which it is intended to discharge effluent direct to the sea.

Regulation 33

Crude oil washing requirements

1 Every crude oil tanker of 20,000 tonnes deadweight and above delivered after 1 June 1982, as defined in regulation 1.28.4, shall be fitted with a cargo tank cleaning system using crude oil washing. The Administration shall ensure that the system fully complies with the requirements of this regulation within one year after the tanker was first engaged in the trade of carrying crude oil or by the end of the third voyage carrying crude oil suitable for crude oil washing, whichever occurs later.

2 Crude oil washing installation and associated equipment and arrangements shall comply with the requirements established by the Administration. Such requirements shall contain at least all the provisions of the Specifications for the Design, Operation and Control of Crude Oil Washing Systems adopted by the Organization†. When a ship is not required, in accordance with paragraph 1 of this regulation to be, but is equipped with crude oil washing equipment, it shall comply with the safety aspects of the above-mentioned Specifications.

3 Every crude oil washing system required to be provided in accordance with regulation 18.7 of this Annex shall comply with the requirements of this regulation.

---

as applicable.

* Refer to the Specifications for Oil/Water Interface Detectors adopted by the Organization by resolution MEPC.5(XIII).

† Refer to the revised Specifications for the design, operation and control of crude oil washing systems adopted by the Organization by resolution A.446(XI) and amended by the Organization by resolution A.497(XII) and as further amended by resolution A.897(21).

PART C CONTROL OF OPERATIONAL DISCHARGES OF OIL

Regulation 34
Control of discharge of oil

A. Discharges outside special areas

1 Subject to the provisions of regulation 4 of this Annex and paragraph 2 of this regulation, any discharge into the sea of oil or oily mixtures from the cargo area of an oil tanker, shall be prohibited except when all the following conditions are satisfied:

.1 the tanker is not within a special area;

.2 the tanker is more than 50 nautical miles from the nearest land;

.3 the tanker is proceeding en route;

.4 the instantaneous rate of discharge of oil content does not exceed 30 litres per nautical mile;

.5 the total quantity of oil discharged into the sea does not exceed for tankers delivered on or before 31 December 1979, as defined in regulation 1.28.1, 1/15,000 of the total quantity of the particular cargo of which the residue formed a part, and for tankers delivered after 31 December 1979, as defined in regulation 1.28.2, 1/30,000 of the total quantity of the particular cargo of which the residue formed a part; and

.6 the tanker has in operation an oil discharge monitoring and control system and a slop tank arrangement as required by regulations 29 and 31 of this Annex.

2 The provisions of paragraph 1 of this regulation shall not apply to the discharge of clean or segregated ballast.

B. Discharges in special areas

3 Subject to the provisions of paragraph 4 of this regulation, any discharge into the sea of oil or oily mixture from the cargo area of an oil tanker shall be prohibited while in a special area.*

4 The provisions of paragraph 3 of this regulation shall not apply to the discharge of clean or segregated ballast.

5 Nothing in this regulation shall prohibit a ship on a voyage only part of which is in a special area from discharging outside the special area in accordance with

* Refer to regulation 38.6

paragraph 1 of this regulation.

C. Requirements for oil tankers of less than 150 gross tonnage

6 The requirements of regulations 29, 31 and 32 of this Annex shall not apply to oil tankers of less than 150 gross tonnage, for which the control of discharge of oil under this regulation shall be effected by the retention of oil on board with subsequent discharge of all contaminated washings to reception facilities. The total quantity of oil and water used for washing and returned to a storage tank shall be discharged to reception facilities unless adequate arrangements are made to ensure that any effluent which is allowed to be discharged into the sea is effectively monitored to ensure that the provisions of this regulation are complied with.

D. General requirements

7 Whenever visible traces of oil are observed on or below the surface of the water in the immediate vicinity of a ship or its wake, the Governments of Parties to the present Convention should, to the extent they are reasonably able to do so, promptly investigate the facts bearing on the issue of whether there has been a violation of the provisions of this regulation. The investigation should include, in particular, the wind and sea conditions, the track and speed of the ship, other possible sources of the visible traces in the vicinity, and any relevant oil discharge records.

8 No discharge into the sea shall contain chemicals or other substances in quantities or concentrations which are hazardous to the marine environment or chemicals or other substances introduced for the purpose of circumventing the conditions of discharge specified in this regulation.

9 The oil residues which cannot be discharged into the sea in compliance with paragraphs 1 and 3 of this regulation shall be retained on board for subsequent discharge to reception facilities.

Regulation 35
Crude oil washing operations

1 Every oil tanker operating with crude oil washing systems shall be provided with an Operations and Equipment Manual* detailing the system and equipment and specifying operational procedures. Such a Manual shall be to the satisfaction of the Administration and shall contain all the information set out in the specifications referred to in paragraph 2 of regulation 33 of this Annex. If an alteration affecting the crude oil washing system is made, the Operations and Equipment Manual shall be revised accordingly.

* Refer to the Standard Format of the Crude Oil Washing Operation and Equipment Manual adopted by the Marine Environment Protection Committee of the Organization by resolution MEPC.3(XII), as amended by resolution MEPC.81(43).

2 With respect to the ballasting of cargo tanks, sufficient cargo tanks shall be crude oil washed prior to each ballast voyage in order that, taking into account the tanker's trading pattern and expected weather conditions, ballast water is put only into cargo tanks which have been crude oil washed.

3 Unless an oil tanker carries crude oil which is not suitable for crude oil washing, the oil tanker shall operate the crude oil washing system in accordance with the Operations and Equipment Manual.

Regulation 36
Oil Record Book, Part II - Cargo/ballast operations

1 Every oil tanker of 150 gross tonnage and above shall be provided with an Oil Record Book Part II (Cargo/Ballast Operations). The Oil Record Book Part II, whether as a part of the ship's official logbook or otherwise, shall be in the Form specified in appendix III to this Annex.

2 The Oil Record Book Part II shall be completed on each occasion, on a tank-to-tank basis if appropriate, whenever any of the following cargo/ballast operations take place in the ship:

.1 loading of oil cargo;

.2 internal transfer of oil cargo during voyage;

.3 unloading of oil cargo;

.4 ballasting of cargo tanks and dedicated clean ballast tanks;

.5 cleaning of cargo tanks including crude oil washing;

.6 discharge of ballast except from segregated ballast tanks;

.7 discharge of water from slop tanks;

.8 closing of all applicable valves or similar devices after slop tank discharge operations;

.9 closing of valves necessary for isolation of dedicated clean ballast tanks from cargo and stripping lines after slop tank discharge operations; and

.10 disposal of residues.

3 For oil tankers referred to in regulation 34.6 of this Annex, the total quantity of oil and water used for washing and returned to a storage tank shall be recorded in the Oil Record Book Part II.

4 In the event of such discharge of oil or oily mixture as is referred to in regulation 4 of this Annex or in the event of accidental or other exceptional discharge of oil not

excepted by that regulation, a statement shall be made in the Oil Record Book Part II of the circumstances of, and the reasons for, the discharge.

5 Each operation described in paragraph 2 of this regulation shall be fully recorded without delay in the Oil Record Book Part II so that all entries in the book appropriate to that operation are completed. Each completed operation shall be signed by the officer or officers in charge of the operations concerned and each completed page shall be signed by the master of ship. The entries in the Oil Record Book Part II shall be at least in English, French or Spanish. Where entries in an official language of the State whose flag the ship is entitled to fly are also used, this shall prevail in case of dispute or discrepancy.

6 Any failure of the oil discharge monitoring and control system shall be noted in the Oil Record Book Part II.

7 The Oil Record Book shall be kept in such a place as to be readily available for inspection at all reasonable times and, except in the case of unmanned ships under tow, shall be kept on board the ship. It shall be preserved for a period of three years after the last entry has been made.

8 The competent authority of the Government of a Party to the Convention may inspect the Oil Record Book Part II on board any ship to which this Annex applies while the ship is in its port or offshore terminals and may make a copy of any entry in that book and may require the master of the ship to certify that the copy is a true copy of such entry. Any copy so made which has been certified by the master of the ship as a true copy of an entry in the ship's Oil Record Book Part II shall be made admissible in any judicial proceedings as evidence of the facts stated in the entry. The inspection of an Oil Record Book Part II and the taking of a certified copy by the competent authority under this paragraph shall be performed as expeditiously as possible without causing the ship to be unduly delayed.

9 For oil tankers of less than 150 gross tonnage operating in accordance with regulation 34.6 of this Annex, an appropriate Oil Record Book should be developed by the Administration.

CHAPTER 5 - PREVENTION OF POLLUTION ARISING FROM AN OIL POLLUTION INCIDENT

Regulation 37
Shipboard oil pollution emergency plan

1 Every oil tanker of 150 gross tonnage and above and every ship other than an oil tanker of 400 gross tonnage and above shall carry on board a shipboard oil pollution emergency plan approved by the Administration.

2 Such a plan shall be prepared based on guidelines* developed by the Organization and written in the working language of the master and officers. The plan shall consist at least of:

.1 the procedure to be followed by the master or other persons having charge of the ship to report an oil pollution incident, as required in article 8 and Protocol I of the present Convention, based on the guidelines developed by the Organization; †

.2 the list of authorities or persons to be contacted in the event of an oil pollution incident;

.3 a detailed description of the action to be taken immediately by persons on board to reduce or control the discharge of oil following the incident; and

.4 the procedures and point of contact on the ship for co-ordinating shipboard action with national and local authorities in combating the pollution.

3 In the case of ships to which regulation 17 of Annex II of the present Convention also apply, such a plan may be combined with the shipboard marine pollution emergency plan for noxious liquid substances required under regulation 17 of Annex II of the present Convention. In this case, the title of such a plan shall be "Shipboard marine pollution emergency plan".

4 All oil tankers of 5,000 tons deadweight or more shall have prompt access to computerised, shore-based damage stability and residual structural strength calculation programs.

CHAPTER 6 - RECEPTION FACILITIES

Regulation 38
Reception facilities

A. Reception facilities outside special areas

1 The Government of each Party to the present Convention undertakes to ensure the provision at oil loading terminals, repair ports, and in other ports in which ships have oily residues to discharge, of facilities for the reception of such

---

* Refer to the Guidelines for the development of shipboard oil pollution emergency plans adopted by the Organization by resolution MEPC.54(32) as amended by resolution MEPC.86(44).

† Refer to the General Principles for Ship Reporting Systems and Ship Reporting Requirements, including Guidelines for Reporting Incidents Involving Dangerous Goods, Harmful Substances and/or Marine Pollutants adopted by the Organization by resolution A.851(20).

residues and oily mixtures as remain from oil tankers and other ships adequate[‡] to meet the needs of the ships using them without causing undue delay to ships.

2 Reception facilities in accordance with paragraph 1 of this regulation shall be provided in:

.1 all ports and terminals in which crude oil is loaded into oil tankers where such tankers have immediately prior to arrival completed a ballast voyage of not more than 72 hours or not more than 1,200 nautical miles;

.2 all ports and terminals in which oil other than crude oil in bulk is loaded at an average quantity of more than 1,000 tonnes per day;

.3 all ports having ship repair yards or tank cleaning facilities;

.4 all ports and terminals which handle ships provided with the sludge tank(s) required by regulation 12 of this Annex;

.5 all ports in respect of oily bilge waters and other residues, which cannot be discharged in accordance with regulation 15 of this Annex; and

.6 all loading ports for bulk cargoes in respect of oil residues from combination carriers which cannot be discharged in accordance with regulation 34 of this Annex.

The capacity for the reception facilities shall be as follows:

. 1 Crude oil loading terminals shall have sufficient reception facilities to receive oil and oily mixtures which cannot be discharged in accordance with the provisions of regulation 34.1 of this Annex from all oil tankers on voyages as described in paragraph 2.1 of this regulation.

.2 Loading ports and terminals referred to in paragraph 2.2 of this regulation shall have sufficient reception facilities to receive oil and oily mixtures which cannot be discharged in accordance with the provisions of regulation 34.1 of this Annex from oil tankers which load oil other than crude oil in bulk.

.3 All ports having ship repair yards or tank cleaning facilities shall have sufficient reception facilities to receive all residues and oily mixtures which remain on board for disposal from ships prior to entering such yards or facilities.

.4 All facilities provided in ports and terminals under paragraph 2.4 of this regulation shall be sufficient to receive all residues retained according to

[‡] See resolution MEPC.83(44) "Guidelines for ensuring the adequacy of port waste reception facilities".

regulation 12 of this Annex from all ships that may reasonably be expected to call at such ports and terminals.

.5 All facilities provided in ports and terminals under this regulation shall be sufficient to receive oily bilge waters and other residues which cannot be discharged in accordance with regulation 15 of this Annex.

.6 The facilities provided in loading ports for bulk cargoes shall take into account the special problems of combination carriers as appropriate.

B. Reception facilities within special areas

4 The Government of each Party to the present Convention the coastline of which borders on any given special area shall ensure that all oil loading terminals and repair ports within the special area are provided with facilities adequate for the reception and treatment of all the dirty ballast and tank washing water from oil tankers. In addition all ports within the special area shall be provided with adequate* reception facilities for other residues and oily mixtures from all ships.

Such facilities shall have adequate capacity to meet the needs of the ships using them without causing undue delay.

5 The Government of each Party to the present Convention having under its jurisdiction entrances to seawater courses with low depth contour which might require a reduction of draught by the discharge of ballast shall ensure the provision of the facilities referred to in paragraph 4 of this regulation but with the proviso that ships required to discharge slops or dirty ballast could be subject to some delay.

6 With regard to the Red Sea area, Gulfs area, Gulf of Aden area and Oman area of the Arabian Sea:

.1 Each Party concerned shall notify the Organization of the measures taken pursuant to provisions of paragraphs 4 and 5 of this regulation. Upon receipt of sufficient notifications the Organization shall establish a date from which the discharge requirements of regulations 15 and 34 of this Annex in respect of the area in question shall take effect. The Organization shall notify all Parties of the date so established no less than twelve months in advance of that date.

.2 During the period between the entry into force of the present Convention and the date so established, ships while navigating in the special area shall comply with the requirements of regulations 15 and 34 of this Annex as regards discharges outside special areas.

.3 After such date oil tankers loading in ports in these special areas where such facilities are not yet available shall also fully comply with the requirements of regulations 15 and 34 of this Annex as regards

* See resolution MEPC.83(44) "Guidelines for ensuring the adequacy of port waste reception facilities".

discharges within special areas. However, oil tankers entering these special areas for the purpose of loading shall make every effort to enter the area with only clean ballast on board.

.4 After the date on which the requirements for the special area in question take effect, each Party shall notify the Organization for transmission to the Parties concerned of all cases where the facilities are alleged to be inadequate.

.5 At least the reception facilities as prescribed in paragraphs 1, 2 and 3 of this regulation shall be provided one year after the date of entry into force of the present Convention.

7 Notwithstanding paragraphs 4, 5 and 6 of this regulation, the following rules apply to the Antarctic area:

. 1 The Government of each Party to the present Convention at whose ports ships depart *en route* to or arrive from the Antarctic area undertakes to ensure that as soon as practicable adequate facilities are provided for the reception of all sludge, dirty ballast, tank washing water, and other oily residues and mixtures from all ships, without causing undue delay, and according to the needs of the ships using them.

.2 The Government of each Party to the present Convention shall ensure that all ships entitled to fly its flag, before entering the Antarctic area, are fitted with a tank or tanks of sufficient capacity on board for the retention of all sludge, dirty ballast, tank washing water and other oily residues and mixtures while operating in the area and have concluded arrangements to discharge such oily residues at a reception facility after leaving the area.

C. General requirements

8 Each Party shall notify the Organization for transmission to the Parties concerned of all cases where the facilities provided under this regulation are alleged to be inadequate.

CHAPTER 7 - SPECIAL REQUIREMENTS FOR FIXED OR FLOATING PLATFORMS

Regulation 39

Special requirements for fixed or floating platforms

1 This regulation applies to fixed or floating platforms including drilling rigs, floating production, storage and offloading facilities (FPSOs) used for the offshore production and storage of oil, and floating storage units (FSUs) used for the offshore storage of produced oil.

2 Fixed or floating platforms when engaged in the exploration, exploitation and associated offshore processing of sea-bed mineral resources and other platforms shall comply with the requirements of this Annex applicable to ships of 400 gross tonnage and above other than oil tankers, except that:

.1 they shall be equipped as far as practicable with the installations required in regulations 12 and 14 of this Annex;

.2 they shall keep a record of all operations involving oil or oily mixture discharges, in a form approved by the Administration; and

.3 subject to the provisions of regulation 4 of this Annex, the discharge into the sea of oil or oily mixture shall be prohibited except when the oil content of the discharge without dilution does not exceed 15 parts per million.

3 In verifying compliance with this Annex in relation to platforms configured as FPSOs or FSUs, in addition to the requirements of paragraph 2, Administrations should take account of the Guidelines developed by the Organization*.

APPENDICES TO ANNEX I

Appendix I	**List of oils**
Appendix II	**Form of IOPP Certificate and Supplements**
Appendix III	**Form of Oil Record Book**

APPENDIX I
LIST OF OILS*

Asphalt solutions

Blending stocks
Roofers flux
Straight run residue

Gasoline blending stocks
Alkylates – fuel
Reformates
Polymer – fuel

Gasolines

---
* Refer to resolution MEPC ... (. .) "Guidelines for the application of MARPOL Annex I requirements toFPSOs and FSUs."
* This list of oils shall not necessarily be considered as comprehensive.

Oils
Clarified
Crude oil
Mixtures containing crude oil
Diesel oil
Fuel oil no. 4
Fuel oil no. 5
Fuel oil no. 6
Residual fuel oil
Road oil
Transformer oil
Aromatic oil (excluding vegetable
Lubricating oils and blending
Mineral oil
Motor oil
Penetrating oil
Spindle oil
Turbine oil

Distillates
Straight run
Flashed feed stocks

Gas oil
Cracked

Casinghead (natural)

Automotive
Aviation
Straight run
Fuel oil no. 1 (kerosene)
Fuel oil no. 1-D
Fuel oil no. 2
Fuel oil no. 2-D

Jet fuels
JP-1 (kerosene)
JP-3
JP-4
JP-5 (kerosene, heavy)
Turbo fuel
Kerosene
Mineral spirit

Naphtha
Solvent
Petroleum
Heartcut distillate oil

APPENDIX II

FORM OF IOPP CERTIFICATE AND SUPPLEMENTS

INTERNATIONAL OIL POLLUTION PREVENTION CERTIFICATE

(*Note:* This certificate shall be supplemented by a Record of Construction and Equipment)

Issued under the provisions of the International Convention for the Prevention of

Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto, as amended, (hereinafter referred to as "the Convention") under the authority of the Government of:

……………………………………………………………………………………………………
(full designation of the country)

by ....
(full designation of the competent person or organization authorized under the provisions of the Convention)

Particulars of ship*

Name of ship ……………………………………………………………………….

Distinctive number or letters ……………………………………………………………….

Port of registry ……………………………………………………………………………..

Gross tonnage ……………………………………………………………………………..

Deadweight of ship (tonnes)† ....

IMO Number ‡ ……………………………………………………………………………..

Type of ship: *

Oil tanker

Ship other than an oil tanker with cargo tanks coming under regulation 2.2 of Annex I of the Convention

---

* Alternatively, the particulars of the ship may be placed horizontally in boxes.

† For oil tankers

‡ Refer to the IMO Ship Identification Number Scheme adopted by the Organization by resolution A.600(15).

* Delete as appropriate

Ship other than any of the above

THIS IS TO CERTIFY:

1. That the ship has been surveyed in accordance with regulation 6 of Annex I of the Convention; and

2. That the survey shows that the structure, equipment systems, fittings, arrangement and material of the ship and the condition thereof are in all respects satisfactory and that the ship complies with the applicable requirements of Annex I of the Convention.

This certificate is valid until..............……………...†
subject to surveys in accordance with regulation 6 of Annex I of the Convention.

Completion date of the survey on which this certificate is based:
dd/mm/yyyy…………

Issued at..
(Place of issue of certificate)

………………..
(Date of issue)

………………………………………………..
(Signature of authorized official issuing the certificate)

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

ENDORSEMENT FOR ANNUAL AND INTERMEDIATE SURVEYS

THIS IS TO CERTIFY that at a survey required by regulation 6 of Annex I of the Convention the ship was found to comply with the relevant provisions of the Convention:

Annual survey: Signed ....

† Insert the date of expiry as specified by the Administration in accordance with regulation 10.1 of Annex I of the Convention. The day and the month of this day correspond to the anniversary date as defined in regulation 1.27 of Annex I of the Convention, unless amended in accordance with regulation 10.8 of Annex I of the Convention.

(*Signature of duly authorized official)*

Place ....

Date ....

(Sea/ or stamp of the authority, as appropriate)

Annual*/Intermediate survey*: Signed ....

(Signature of duly authorized official)

Place ....

Date ....

(Sea/or stamp of the authority, as appropriate)

Annual*/Intermediate survey*: Signed ....

(Signature of duly authorized official)

Place ....

Date ....

(Sea/ or stamp of the authority, as appropriate)

Annual survey: Signed ....

(Signature of duly authorized official)

Place ....

Date ....

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

ANNUAL/INTERMEDIATE SURVEY IN ACCORDANCE WITH REGULATION 10.8.3

* Delete as appropriate

THIS IS TO CERTIFY that, at an annual/intermediate* survey in accordance with regulation 10.8.3 of Annex I of the Convention, the ship was found to comply with the relevant provisions of the Convention:

Signed ....
(Signature of duly authorized official)
Place ....
Date ....

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

ENDORSEMENT TO EXTEND THE CERTIFICATE IF VALID FOR LESS THAN 5 YEARS WHERE REGULATION 10.3 APPLIES

The ship complies with the relevant provisions of the Convention, and this Certificate shall, in accordance with regulation 10.3 of Annex I of the Convention, be accepted as valid until ....

Signed ....
(Signature of duly authorized official)
Place ....
Date ....

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

ENDORSEMENT WHERE THE RENEWAL SURVEY HAS BEEN COMPLETED AND REGULATION 10.4 APPLIES

The ship complies with the relevant provisions of the Convention and this Certificate shall, in accordance with regulation 10.4 of Annex I of the Convention, be accepted as valid until

Signed ....

(Signature of duly authorized official)
Place ....
Date ....

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

ENDORSEMENT TO EXTEND THE VALIDITY OF THE CERTIFICATE UNTIL REACHING THE PORT OF SURVEY OR FOR A PERIOD OF GRACE

---

* Delete as appropriate

WHERE REGULATION 10.5 OR 10.6 APPLIES

This Certificate shall, in accordance with regulation 10.5 or 10.6* of Annex I of the Convention, be accepted as valid until...

Signed ....

(Signature of duly authorized official)

Place ....

Date ....

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

ENDORSEMENT FOR ADVANCEMENT OF ANNIVERSARY DATE WHERE REGULATION 10.8 APPLIES

In accordance with regulation 10.8 of Annex I of the Convention the new anniversary date is

Signed ....

(Signature of duly authorized official)

Place ....

Date ....

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

In accordance with regulation 10.8 of Annex I of the Convention the new anniversary date is

Signed ....

(Signature of duly authorized official)

Place ....

Date ....

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

FORM A

* Delete as appropriate

Supplement to the International Oil Pollution Prevention Certificate (IOPP Certificate)

RECORD OF CONSTRUCTION AND EQUIPMENT FOR SHIPS OTHER THAN OIL TANKERS

in respect of the provisions of Annex I of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto (hereinafter referred to as "the Convention").

Notes:

1 This form is to be used for the third type of ships as categorized in the IOPP Certificate, i.e. "ships other than any of the above". For oil tankers and ships other than oil tankers with cargo tanks coming under regulation 2.2 of Annex I of the Convention, Form B shall be used.

2 This Record shall be permanently attached to the IOPP Certificate. The IOPP Certificate shall be available on board the ship at all times.

3 If the language of the original Record is neither English nor French nor Spanish, the text shall include a translation into one of these languages.

4 Entries in boxes shall be made by inserting either a cross (x) for the answers "yes" and "applicable" or a dash (-) for the answers "no" and "not applicable" as appropriate.

5 Regulations mentioned in this Record refer to regulations of Annex I of the Convention and resolutions refer to those adopted by the International Maritime Organization.

1. Particulars of ship

1.1 Name of ship ………………………………………………………………………

1.2 Distinctive number or letters ……………………………………………………….

1.3 Port of registry ………………………………………………………………

1.4 Gross tonnage ………………………………………………………………..

1.5 Date of build: ……………………………………………………………….

1.5.1 Date of building contract ……………………………………………………………

1.5.2 Date on which keel was laid or ship was at a similar stage of construction

1.5.3 Date of delivery

1.6 Major conversion (if applicable):

1.6.1 Date of conversion contract ....

1.6.2 Date on which conversion was commenced

1.6.3 Date of completion of conversion

1.7 The ship has been accepted by the Administration as a "ship delivered on or before 31 December 1979" under regulation 1.28.1 due to unforeseen delay in delivery □

2. Equipment for the control of oil discharge from machinery space bilges and oil fuel tanks (regulations 16 and 14)

2.1 Carriage of ballast water in oil fuel tanks:

2.1.1 The ship may under normal conditions carry ballast water in oil fuel tanks □

2.2 Type of oil filtering equipment fitted:

2.2.1 Oil filtering (15 ppm) equipment (regulation 14.6) □

2.2.2 Oil filtering (15 ppm) equipment with alarm and automatic stopping device (regulation 14.7) □

2.3 Approval standards: *

2.3.1 The separating/filtering equipment:

.1 has been approved in accordance with

* Refer to the Recommendation on international performance and test specifications of oily-water separating equipment and oil content meters adopted by the Organization on 14 November 1977 by resolution A.393(X), which superseded resolution A.233(VII). Further reference is made to the Guidelines and specifications for pollution prevention equipment for machinery space bilges adopted by the Marine Environment Protection Committee of the Organization by resolution MEPC.60(33), which, effective on 6 July 1993, superseded resolutions A.393(X) and A.444(XI)(see IMO sales publication IMO-646E); and to the revised Guidelines and specifications for pollution prevention equipment for machinery spaces of ships adopted by the Marine Environment Protection Committee of the Organization by resolution MEPC. 107(49) which, effective on 1 January 2005, superseded resolutions MEPC.60(33), A.393(X) and A.444(XI) (see IMO sales publication IMO-……)

resolution A.393(X); □

.2 has been approved in accordance with resolution MEPC.60(33); □

.3 has been approved in accordance with resolution MEPC. 107(49); □

.4 has been approved in accordance with resolution A.233(VII); □

.5 has been approved in accordance with national standards not based upon resolution A.393(X) or A.233(VII); □

.6 has not been approved. □

2 The process unit has been approved in accordance with resolution A.444(XI)

3 The oil content meter :

.1 has been approved in accordance with resolution A.393(X); □

.2 has been approved in accordance with resolution MEPC.60(33); □

.3 has been approved in accordance with resolution MEPC. 107(49). □

2.4 Maximum throughput of the system is.... m^3/h

2.5 Waiver of regulation 14:

2.5.1 The requirements of regulation 14.1 or 14.2 are waived in respect of the ship in accordance with regulation 14.5.

2.5.1.1 The ship is engaged exclusively on voyages within special area(s):………………………………………………………………………………□

2.5.1.2 The ship is certified under the International Code of Safety for High-Speed Craft and engaged on a scheduled service with a turn-around time not exceeding 24 hours □

2.5.2 The ship is fitted with holding tank(s) for the total retention on board of all oily bilge water as follows: □

Tank identification	**Tank location**		**Volume (m^3)**
	Frames (from) - (to)	**Lateral position**	
		Total volume:.....……...m^3	

3. Means for retention and disposal of oil residues (sludge) (regulation 12) and bilge water holding tank(s)*

3.1 The ship is provided with oil residue (sludge) tanks as follows:

Tank identificatio n	**Tank location**		**Volume (m^3)**
	Frames (from) - (to)	**Lateral position**	
		Total volume:.....……...m^3	

3.2 Means for the disposal of residues in addition to the provisions of sludge tanks:

3.2.1 Incinerator for oil residues, capacity....……... l/h □

3.2.2 Auxiliary boiler suitable for burning oil residues □

3.2.3 Tank for mixing oil residues with fuel oil, capacity .. m^3

3.2.4 Other acceptable means:………………………………………………………..□

3.3 The ship is provided with holding tank(s) for the retention on board of oily bilge water as follows:

* Bilge water holding tank(s) are not required by the Convention, entries in the table under paragraph 3.3 are voluntary.

Tank identification	**Tank location**		**Volume (m^3)**
	Frames (from) - (to)	**Lateral position**	
		Total volume:......………..m^3	

4. Standard discharge connection
(regulation 13)

4.1 The ship is provided with a pipeline for the discharge of residues from machinery bilges and sludges to reception facilities, fitted with a standard discharge connection in accordance with regulation 13

5. Shipboard oil/marine pollution emergency plan
(regulation 37)

5.1 The ship is provided with a shipboard oil pollution emergency plan in compliance with regulation 37 □

5.2 The ship is provided with a shipboard marine pollution emergency plan in compliance with regulation 37.3 □

6. Exemption

6.1 Exemptions have been granted by the Administration from the requirements of chapter 3 of Annex I of the Convention in accordance with regulation 3.1 on those items listed under paragraph(s)……………………………………………………
……………………………………………………………………
……………………………………………………………………
……………of this Record □

7. Equivalents (regulation 5)

7.1 Equivalents have been approved by the Administration for certain requirements of Annex I on those items listed under paragraph(s) .... of this Record □

THIS IS TO CERTIFY that this Record is correct in all respects.

Issued at ....

(Place of issue of the Record)

………………………………… …………………………………………………………

(Signature of duly authorized official issuing the Record)

(Seal or stamp of the issuing authority, as appropriate)

FORM B

Supplement to the International Oil Pollution Prevention Certificate (IOPP Certificate)

RECORD OF CONSTRUCTION AND EQUIPMENT FOR OIL TANKERS

in respect of the provisions of Annex I of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto (hereinafter referred to as "the Convention").

Notes:

1 This form is to be used for the first two types of ships as categorized in the IOPP Certificate, i.e. "oil tankers" and "ships other than oil tankers with cargo tanks coming under regulation 2.2 of Annex I of the Convention". For the third type of ships as categorized in the IOPP Certificate, Form A shall be used.

2 This Record shall be permanently attached to the IOPP Certificate. The IOPP Certificate shall be available on board the ship at all times.

3 If the language of the original Record is neither English nor French nor Spanish, the text shall include a translation into one of these languages.

4 Entries in boxes shall be made by inserting either a cross (x) for the answers "yes" and "applicable" or a dash (-) for the answers "no" and "not applicable" as

appropriate.

5 Unless otherwise stated, regulations mentioned in this Record refer to regulations of Annex I of the Convention and resolutions refer to those adopted by the International Maritime Organization.

1. Particulars of ship

1.1 Name of ship

1.2 Distinctive number or letters

1.3 Port of registry ....

1.4 Gross tonnage

1.5 Carrying capacity of ship ....(m^3)

1.6 Deadweight of ship.................................... (tonnes) (regulation 1.23)

1.7 Length of ship.. (m) (regulation 1.19)

1.8 Date of build:

1.8.1 Date of building contract

1.8.2 Date on which keel was laid or ship was at a similar stage of construction…………………………………………………………………………

1.8.3 Date of delivery ....…………

1.9 Major conversion (if applicable):

1.9.1 Date of conversion contract ....

1.9.2 Date on which conversion was commenced

1.9.3 Date of completion of conversion.

1.10 Unforeseen delay in delivery:

1.10.1 The ship has been accepted by the Administration as a "ship delivered on or before 31 December 1979" under regulation 1.28.1 due to unforeseen delay in delivery □

1.10.2 The ship has been accepted by the Administration as an "oil tanker delivered on or before 1 June 1982" under regulation 1.28.3 due to unforeseen delay in delivery □

1.10.3 The ship is not required to comply with the provisions of regulation 26 due to unforeseen delay in delivery □

1.11 Type of ship:

1.11.1 Crude oil tanker □

1.11.2 Product carrier □

1.11.3 Product carrier not carrying fuel oil or heavy diesel oil as referred to in regulation 20.2, or lubricating oil □

1.11.4 Crude oil/product carrier □

1.11.5 Combination carrier □

1.11.6 Ship, other than an oil tanker, with cargo tanks coming under regulation 2.2 of Annex I of the Convention □

1.11.7 Oil tanker dedicated to the carriage of products referred to in regulation 2.4

□

1.11.8 The ship, being designated as a "crude oil tanker" operating with COW, is also designated as a "product carrier" operating with CBT, for which a separate IOPP Certificate has also been issued

1.11.9 The ship, being designated as a "product carrier" operating with CBT, is also designated as a "crude oil tanker" operating with COW, for which a separate IOPP Certificate has also been issued □

2. Equipment for the control of oil discharge from machinery space bilges and oil fuel tanks (regulations 16 and 14)

2.1 Carriage of ballast water in oil fuel tanks:

2.1.1 The ship may under normal conditions carry ballast water in oil fuel tanks □

2.2 Type of oil filtering equipment fitted:

2.2.1 Oil filtering (15 ppm) equipment (regulation 14.6) □

2.2.2 Oil filtering (15 ppm) equipment with alarm and automatic stopping device (regulation 14.7) □

2.3 Approval standards: *

2.3.1 The separating/filtering equipment:

.1 has been approved in accordance with resolution A.393(X); □

.2 has been approved in accordance with resolution MEPC.60(33); □

.3 has been approved in accordance with resolution MEPC. 107(49); □

.4 has been approved in accordance with resolution A.233(VII); □

.5 has been approved in accordance with national standards not based upon resolution A.393(X) or A.233(VII);

.6 has not been approved.

2.3.2 The process unit has been approved in accordance with resolution A.444(XI) □

2.3.3 The oil content meter :

. 1 has been approved in accordance with resolution A.393(X); □

.2 has been approved in accordance with resolution MEPC.60(33); □

.3 has been approved in accordance with resolution MEPC. 107(49). □

2.4 Maximum throughput of the system is...m^3/h

2.5 Waiver of regulation 14:

2.5.1 The requirements of regulation 14.1 or 14.2 are waived in respect of the ship in accordance with regulation 14.5.

The ship is engaged exclusively on voyages within special area(s): .... □

---

* Refer to the Recommendation on international performance and test specifications of oily-water separating equipment and oil content meters adopted by the Organization on 14 November 1977 by resolution A.393(X), which superseded resolution A.233(VII); Further reference is made to the Guidelines and specifications for pollution prevention equipment for machinery space bilges adopted by the Marine Environment Protection Committee of the Organization by resolution MEPC.60(33), which, effective on 6 July 1993, superseded resolutions A.393(X) and A.444(XI) (see IMO sales publication IMO-646E); and to the revised Guidelines and specifications for pollution prevention equipment for machinery spaces of ships adopted by the Marine Environment Protection Committee of the Organization by resolution MEPC. 107(49) which, effective on 1 January 2005, superseded resolutions MEPC.60(33), A.393(X) and A.444(XI) (see IMO sales publication IMO….).

2.5.2 The ship is fitted with holding tank(s) for the total retention on board of all oily bilge water as follows : □

Tank identification	Tank location		Volume (m^3)
	Frames (from) - (to)	Lateral position	
		Total volume:................	m^3

2.5.3 In lieu of the holding tank(s) the ship is provided with arrangements to transfer bilge water to the slop tank □

3. Means for retention and disposal of oil residues (sludge) (regulation 12) and bilge water holding tank(s)*

3.1 The ship is provided with oil residue (sludge) tanks as follows:

Tank identification	Tank location		Volume (m^3)
	Frames (from) - (to)	Lateral position	
		Total volume:................m^3	

3.2 Means for the disposal of residues in addition to the provisions of sludge tanks:

3.2.1 Incinerator for oil residues, capacity.. 1/h □

3.2.2 Auxiliary boiler suitable for burning oil residues □

3.2.3 Tank for mixing oil residues with fuel oil, capacity ....m^3 □

3.2.4 Other acceptable means: .... □

3.3 The ship is provided with holding tank(s) for the retention on board of oily bilge water as follows:

* Bilge water holding tank(s) are not required by the Convention, entries in the table under paragraph 3.3 are voluntary.

Tank identification	**Tank location**		**Volume (m^3)**
	Frames (from) - (to)	**Lateral position**	
			Total volume:......……...m^3

4. Standard discharge connection
(regulation 13)

4.1 The ship is provided with a pipeline for the discharge of residues from machinery bilges and sludges to reception facilities, fitted with a standard discharge connection in accordance with regulation 13 □

5. Construction (regulations 18,19, 20, 23, 26, 27 and 28)

5.1 In accordance with the requirements of regulation 18, the ship is:

5.1.1 Required to be provided with SBT, PL and COW □

5.1.2 Required to be provided with SBT and PL □

5.1.3 Required to be provided with SBT □

5.1.4 Required to be provided with SBT or COW □

5.1.5 Required to be provided with SBT or CBT □

5.1.6 Not required to comply with the requirements of regulation 18 □

5.2 Segregated ballast tanks (SBT):

5.2.1 The ship is provided with SBT in compliance with regulation 18 □

5.2.2 The ship is provided with SBT, in compliance with regulation 18, which are arranged in protective locations (PL) in compliance with regulations 18.12 to 18.15 □

5.2.3 SBT are distributed as follows:

Tank	**Volume (m^3)**	**Tank**	**Volume (m^3)**
		Total volume: **.... m^3**	

5.3 Dedicated clean ballast tanks (CBT):

5.3.1 The ship is provided with CBT in compliance with regulation 18.8, and may operate as a product carrier □

5.3.2 CBT are distributed as follows:

Tank	**Volume (m^3)**	**Tank**	**Volume (m^3)**
		Total volume: **...... m^3**	

5.3.3 The ship has been supplied with a valid Dedicated Clean Ballast Tank Operation Manual, which is dated .... □

5.3.4 The ship has common piping and pumping arrangements for ballasting the CBT and handling cargo oil .... □

5.3.5 The ship has separate independent piping and pumping arrangements for ballasting the CBT □

5.4 Crude oil washing (COW):

5.4.1 The ship is equipped with a COW system in compliance with regulation 33 □

4.4.2 The ship is equipped with a COW system in compliance with regulation 33 except that the effectiveness of the system has not been confirmed in accordance with regulation 33.1 and paragraph 4.2.10 of the Revised COW Specifications (resolution A.446(XI) as amended by resolutions A.497(XII) and A.897(21)) □

5.4.3 The ship has been supplied with a valid Crude Oil Washing Operations and Equipment Manual which is dated □

5.4.4 The ship is not required to be but is equipped with COW in compliance with the safety aspects of the Revised COW Specifications (resolution A.446(XI) as amended by resolutions A.497(XII) and A. 897(21)) □

5.5 Exemption from regulation 18:

5.5.1 The ship is solely engaged in trade between…………………………………………
……………………………………………………………………………………………
in accordance with regulation 2.5 and is therefore exempted from the requirements of regulation 18 □

5.5.2 The ship is operating with special ballast arrangements in accordance with regulation 18.10 and is therefore exempted from the requirements of regulation 18 □

5.6 Limitation of size and arrangements of cargo tanks (regulation 26):

5.6.1 The ship is required to be constructed according to, and complies with, the requirements of regulation 26 □

5.6.2 The ship is required to be constructed according to and complies with, the requirements of regulation 26.4 (see regulation 2.2) □

5.7 Subdivision and stability (regulation 28):

5.7.1 The ship is required to be constructed according to, and complies with, the requirements of regulation 28 □

5.7.2 Information and data required under regulation 28.5 have been supplied to the ship in an approved form □

5.7.3 The ship is required to be constructed according to, and complies with, the requirements of regulation 27 □

5.7.4 Information and data required under regulation 27 For combination carriers have been supplied to the ship n a written procedure approved by the Administration □

5.8 Double-hull construction:

5.8.1 The ship is required to be constructed according to regulation 19 and complies with the requirements of:

.1 paragraph (3) (double-hull construction) □

.2 paragraph (4) (mid-height deck tankers with double side construction) □

.3 paragraph (5) (alternative method approved by the Marine Environment Protection Committee) □

5.8.2 The ship is required to be constructed according to and complies with the requirements of regulation 19.6 (double bottom requirements) □

5.8.3 The ship is not required to comply with the requirements of regulation 19 □

5.8.4 The ship is subject to regulation 20 and:

. 1 is required to comply with paragraphs 2 to 5, 7 and 8 of regulation 19 and regulation 28 in respect of paragraph 28.6 not later than .... □

.2 is allowed to continue operation in accordance with regulation 20.5 until .... □

.3 is allowed to continue operation in accordance with regulation 20.7 until .... □

5.8.5 The ship is not subject to regulation 20 □

5.8.6 The ship is subject to regulation 21 and:

.1 is required to comply with regulation 21.4 not later than…………………………………………………………….□

.2 is allowed to continue operation in accordance with regulation 21.5 until .... □

.3 is allowed to continue operation in accordance with regulation 21.6.1 until .... □

.4 is allowed to continue operation in accordance with regulation 21.6.2 until……………………………………………………………………….□

.5 is exempted from the provisions of regulation 21 in accordance with regulation 21.7.2 □

5.8.7 The ship is not subject to regulation 21 □

5.8.8 The ship is subject to regulation 22 and:

.1 complies with the requirements of regulation 22.2................ □

.2 complies with the requirements of regulation 22.3................. □

.3 complies with the requirements of regulation 22.5................. □

5.8.9 The ship is not subject to regulation 22 .... □

5.9 Accidental oil outflow performance

5.9.1 The ship complies with the requirements of regulation 23 □

6 **Retention of oil on board** (regulations 29, 31 and 32)

6.1 Oil discharge monitoring and control system:

6.1.1 The ship comes under category .... oil tanker as defined in resolution A.496(XII) or A.586(14)* *(delete as appropriate)* □

6.1.2 The oil discharge monitoring and control system has been approved in accordance with resolution MEPC. 108(49)** □

6.1.3 The system comprises:

.1 control unit □

.2 computing unit □

.3 calculating unit □

6.1.4 The system is:

. 1 fitted with a starting interlock □

.2 fitted with automatic stopping device □

---

* Oil tankers the keels of which are laid, or which are at a similar stage of construction, on or after 2 October 1986 should be fitted with a system approved under resolution A.586(14); see IMO sales publication IMO-646E.

** Oil tankers the keels of which are laid, or which are at a similar stage of construction, on or after 1 January 2005 should be fitted with a system approved under resolution MEPC. 108(49) (see IMO sales publication IMO …) .

6.1.5 The oil content meter is approved under the terms of resolution A.393 (X) or A.586(14)† or MEPC.108(49) *(delete as appropriate)* suitable for:

.1 crude oil □

.2 black products □

.3 white products □

.4 oil-like noxious liquid substances as listed in the attachment to the certificate □

6.1.6 The ship has been supplied with an operations manual for the oil discharge monitoring and control system □

6.2 Slop tanks:

The ship is provided with .... dedicated slop tank(s) with the total capacity of........... m^3, which is .... % of the oil carrying capacity, in accordance with:

.1 regulation 29.2.3 □

.2 regulation 29.2.3.1 □

.3 regulation 29.2.3.2 □

.4 regulation 29.2.3.3 □

6.2.2 Cargo tanks have been designated as slop tanks □

6.3 Oil/water interface detectors:

6.3.1 The ship is provided with oil/water interface detectors approved under the terms of resolution MEPC.5(XIII)* □

6.4 Exemptions from regulations 29, 31 and 32:

6.4.1 The ship is exempted from the requirements of regulations 29, 31 and 32 in accordance with regulation 2.4 □

---

† For oil content meters installed on tankers built prior to 2 October 1986, refer to the Recommendation on international performance and test specifications for oily-water separating equipment and oil content meters adopted by the Organization by resolution A.393(X). For oil content meters as part of discharge monitoring and control systems installed on tankers built on or after 2 October 1986, refer to the Guidelines and specifications for oil discharge monitoring and control systems for oil tankers adopted by the Organization by resolution A.586(14); see IMO sales publication IMO-646E. For oil content meters as part of discharge monitoring and control systems installed on tankers the keel of which are laid or are in a similar stage of construction on or after 1 January 2005, refer to the revised Guidelines and specifications for oil discharge monitoring and control systems for oil tankers adopted by the Organization by resolution MEPC. 108(49); see IMO sales publication IMO…...

* Refer to the Specification for oil/water interface detectors adopted by the Marine Environment Protection Committee of the Organization by resolution MEPC.5(XIII); see IMO sales publication IMO-646E.

6.4.2 The ship is exempted from the requirements of regulations 29, 31 and 32 in accordance with regulation 2.2 □

6.5 Waiver of regulation:

6.5.1 The requirements of regulations 31 and 32 are waived in respect of the ship in accordance with regulation 3.5. The ship is engaged exclusively on:

.1 specific trade under regulation 2.5:……………………………………… …………………………………………………………………………………..□

.2 voyages within special area(s): …………………………………………… …………………………………………………………………………………..□

.3 voyages within 50 nautical miles of the nearest land outside special area(s) of 72 hours or less in duration restricted to…………………………………………………………………… ……………………………………………………………………□

7. Pumping, piping and discharge arrangements (regulation 30)

7.1 The overboard discharge outlets for segregated ballast are located:

7.1.1. Above the waterline □

7.1.2 Below the waterline □

7.2 The overboard discharge outlets, other than the discharge manifold, for clean ballast are located†: □

7.2.1 Above the waterline □

7.2.2 Below the waterline □

7.3 The overboard discharge outlets, other than the discharge manifold, for dirty ballast water or oil-contaminated water from cargo tank areas are located:

7.3.1 Above the waterline □

7.3.2 Below the waterline in conjunction with the part flow arrangements in compliance with regulation 30.6.5 □

---

† Only those outlets which can be monitored are to be indicated.

7.3.3 Below the waterline ◻

7.4 Discharge of oil from cargo pumps and oil lines (regulations 30.4 and 30.5):

7.4.1 Means to drain all cargo pumps and oil lines at the completion of cargo discharge:

.1 drainings capable of being discharged to a cargo tank or slop tank ◻

.2 for discharge ashore a special small-diameter line is provided ◻

8. Shipboard oil/marine pollution emergency plan (regulation 37)

8.1 The ship is provided with a shipboard oil pollution emergency plan in compliance with regulation 37 ◻

8.2 The ship is provided with a shipboard marine pollution emergency plan in compliance with regulation 37.3 ◻

9. Exemption

9.1 Exemptions have been granted by the Administration from the requirements of chapter 3 of Annex I of the Convention in accordance with regulation 3.1 on those items listed under paragraph(s)…………………………………………………………………… ……………………………………………………………………………………… …………………………of this Record ◻

10. Equivalents (regulation 5)

10.1 Equivalents have been approved by the Administration for certain requirements of Annex I on those items listed under paragraph(s) .... of this Record ◻

THIS IS TO CERTIFY that this Record is correct in all respects.
Issued at ....

(Place of issue of the Record)

………………………………. ……………………………………………...

(Signature of duly authorized official issuing the Record)

(Seal or stamp of the issuing authority, as appropriate)

APPENDIX III FORM OF OIL

RECORD BOOK

OIL RECORD BOOK

PART I - Machinery space operations

(All Ships)

Name of Ship: .... …………………………………….

Distinctive number or letters:…………………………………………………………..

Gross tonnage:………………………………………………………………………..

Period from: .... to:……………………………………

Note: Oil Record Book Part I shall be provided to every oil tanker of 150 gross tonnage and above and every ship of 400 gross tonnage and above, other than oil tankers, to record relevant machinery space operations. For oil tankers, Oil Record Book Part II shall also be provided to record relevant cargo/ballast operations.

Introduction

The following pages of this section show a comprehensive list of items of machinery space operations which are, when appropriate, to be recorded in the Oil Record Book Part I in accordance with regulation 17 of Annex I of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto (MARPOL 73/78). The items have been grouped into operational sections, each of which is denoted by a letter Code.

When making entries in the Oil Record Book Part I, the date, operational Code and item number shall be inserted in the appropriate Columns and the required particulars shall be recorded chronologically in the blank spaces.

Each completed operation shall be signed for and dated by the officer or officers in charge. The master of the Ship shall sign each completed page.

The Oil Record Book Part I contains many references to oil quantity. The limited accuracy of tank Measurement devices, temperature variations and clingage will affect the accuracy of these readings. The entries in the Oil Record Book Part I should be considered accordingly.

In the event of accidental or other exceptional discharge of oil statement shall be made in the Oil Record Book Part I of the circumstances of, and the reasons for, the discharge.

Any failure of the oil filtering equipment shall be noted in the Oil Record Book Part I.

The entries in the Oil Record Book Part I, for ships holding an IOPP Certificate, shall be at least in English, French or Spanish. Where entries in official language of the State whose flag the ship is entitled to fly are also used, this shall prevail in case of a dispute or discrepancy.

The Oil Record Book Part I shall be kept in such a place as to be readily available for inspection at all reasonable times and, except in the case of unmanned ships under tow, shall be kept on board the ship. It shall be preserved for a period of three years after the last entry has been made.

The competent authority of the Government of a Party to the Convention may inspect the Oil Record Book Part I on board any ship to which this Annex applies while the ship is in its port or offshore terminals and may make a copy of any entry in that book and may require the master of the ship to certify that the copy is a true copy of such entry. Any copy so made which has been certified by the master of the ship as a true copy of an entry in the Oil Record Book Part I shall be made admissible in any juridical proceedings as evidence of the facts stated in the entry. The inspection of an Oil Record Book Part I and the taking of a certified copy by the competent authority under this paragraph shall be performed as expeditiously as possible without causing the ship to be unduly delayed.

LIST OF ITEMS TO BE RECORDED

(A) Ballasting or cleaning of oil fuel tanks

1. Identity of tank(s) ballasted.

2. Whether cleaned since they last contained oil and, if not, type of oil previously carried.

3. Cleaning process:

   .1 position of ship and time at the start and completion of cleaning;

.2 identify tank(s) in which one or another method has been employed (rinsing through, steaming, cleaning with chemicals; type and quantity of chemicals used, in m^3);

.3 identity of tank(s) into which cleaning water was transferred.

4. Ballasting:

. 1 position of ship and time at start and end of ballasting;

.2 quantity of ballast if tanks are not cleaned, in m^3.

(B) Discharge of dirty ballast or cleaning water from oil fuel tanks referred to under Section A)

5. Identity of tank(s).

6. Position of ship at start of discharge.

7. Position of ship on completion of discharge.

8. Ship's speed(s) during discharge.

9. Method of discharge:

. 1 through 15 ppm equipment

.2 to reception facilities.

10. Quantity discharged, in m^3.

(C) Collection and disposal of oil residues (sludge and other oil residues)

11. Collection of oil residues

Quantities of oil residues (sludge and other oil residues) retained on board. The quantity should be recorded weekly[1]: (This means that the quantity must be recorded once a week even if the voyage lasts more than one week)

. 1 - identity of tank(s) ....

.2 - capacity of tank(s) .... m^3

---

1 Tanks listed in item 3.1 of form A and B of the supplement in the IOPP Certificate used for sludge.

.3 - total quantity of retention .... m^3

12. Methods of disposal of residue.

State quantity of oil residues disposed of, the tank(s) emptied and the quantity of contents retained in m^3:

. 1 to reception facilities (identify port)[2];

.2 transferred to another (other) tank(s) (indicate tank(s) and the total content of tank(s))

.3 incinerated (indicate total time of operation);

.4 other method (state which).

(D) Non-automatic discharge overboard or disposal otherwise of bilge water which has accumulated in machinery spaces

13. Quantity discharged or disposed of, in cubic metres.[3]

14. Time of discharge or disposal (starts and stop).

15. Method of discharge or disposal:

.1 through 15 ppm equipment (state position at start and end);

.2 to reception facilities (identify port)[2];

.3 transfer to slop tank or holding tank (indicate tank(s); state the total quantity retained in tank(s), in m^3).

(E) Automatic discharge overboard or disposal otherwise of bilge water which has accumulated in machinery spaces

16. Time and position of ship at which the system has been put into automatic mode of operation for discharge overboard, through 15 ppm equipment.

---

[2] Ship's masters should obtain from the operator of the reception facilities, which includes barges and tank trucks, a receipt or certificate detailing the quantity of tank washings, dirty ballast, residues or oily mixtures transferred, together with the time and date of the transfer. This receipt or certificate, if attached to the Oil Record Book Part I, may aid the master of the ship in proving that his ship was not involved in an alleged pollution incident. The receipt or certificate should be kept together with the Oil Record Book PartI.

[3] In case of discharge or disposal of bilge water from holding tank(s), state identity and capacity of holding tank(s) and quantity retained in holding tank.

17. Time when the system has been put into automatic mode of operation for transfer of bilge water to holding tank (identify tank).

18. Time when the system has been put into manual operation.

(F) Condition of the oil filtering equipment

19. Time of system failure[4].

20. Time when system has been made operational.

21. Reasons for failure.

(G) Accidental or other exceptional discharges of oil

22. Time of occurrence.

23. Place or position of ship at time of occurrence.

24. Approximate quantity and type of oil.

25. Circumstances of discharge or escape, the reasons therefore and general remarks.

(H) Bunkering of fuel or bulk lubricating oil

26. Bunkering:

.1 Place of bunkering.

.2 Time of bunkering.

.3 Type and quantity of fuel oil and identity of tank(s) (state quantity added, in tonnes and total content of tank(s)).

.4 Type and quantity of lubricating oil and identity of tank(s) (state quantity added, in tonnes and total content of tank (s)).

(I) Additional operational procedures and general remarks

Name of ship ....…………………………………………………………..

Distinctive number or letters……………………………………………………………

[4] The condition of the oil filtering equipment covers also the alarm and automatic stopping devices, if applicable.

MACHINERY SPACE OPERATIONS

Date	**Code** (letter)	**Item** (number)	**Record of operations/signature of officer in charge**

Signature of master…………………………………………………………………….

OIL RECORD BOOK

PART II - Cargo / Ballast

Operations *(Oil Tankers)*

Name of Ship:…………………………………………………………………..

Distinctive number or letters:………………………………………………….

Gross tonnage:………………………………………………………………….

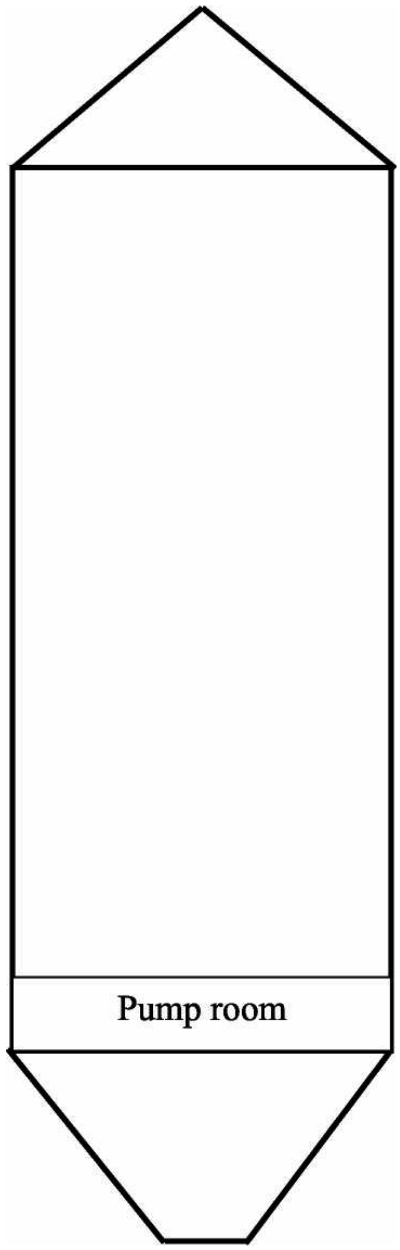
Period from: .... to:…………………………………….

Note: Every oil tanker of 150 gross tonnage and above shall be provided with Oil Record Book Part II to record relevant cargo/ballast operations. Such a tanker shall also be provided with Oil Record Book Part I to record relevant machinery space operations.

Name of Ship .... ………………………………………………………………

Distinctive number or letters ……………………………………………………………………

PLAN VIEW OF CARGO AND SLOP TANKS (to be completed on board)



Identification of tanks	Capacity
Depth of slop tank(s):	

(Give the capacity of each tank and the depth of slop tank(s))

Introduction

The following pages of this section show a comprehensive list of items of cargo and ballast operations which are, when appropriate, to be recorded in the Oil Record Book Part II in accordance with regulation 36 of Annex I of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of

1978 relating thereto (MARPOL 73/78). The items have been grouped into operational section, each of which is denoted by a code letter.

When making entries in the Oil Record Book Part II, the date, operational code and item number shall be inserted in the appropriate columns and the required particulars shall be recorded chronologically in the blank spaces.

Each completed operation shall be signed for and dated by the officer or officers in charge. Each completed page shall be countersigned by the master of the ship.

In respect of the oil tankers engaged in specific trades in accordance with regulation 2.5 of Annex I of MARPOL 73/78, appropriate entry in the Oil Record Book Part II shall be endorsed by the competent port State authority.*

The Oil Record Book Part II contains many references to oil quantity. The limited accuracy of tank Measurement devices, temperature variations and clingage will affect the accuracy of these readings. The entries in the Oil Record Book Part II should be considered accordingly.

In the event of accidental or other exceptional discharge of oil a statement shall be made in the Oil Record Book Part II of the circumstances of, and the reasons for, the discharge.

Any failure of the oil discharge monitoring and control system shall be noted in the Oil Record Book Part II.

The entries in the Oil Record Book Part II, for ships holding an IOPP Certificate, shall be at least in English, French or Spanish. Where entries in an official language of the State whose flag the ship is entitled to fly are also used, this shall prevail in case of a dispute or discrepancy.

The Oil Record Book Part II shall be kept in such a place as to be readily available for inspection at all reasonable times and, except in the case of unmanned Ships under tow, shall be kept on board the Ship. It shall be preserved for a period of three years after the last entry has been made.

The competent authority of the Government of a Party to the Convention may inspect the Oil Record Book Part II on board any Ship to which this Annex applies while the Ship is in its port or offshore terminals and may make a copy of any entry in that book and may require the master of the Ship to certify that the copy is a true copy of such entry. Any copy so made which has been certified by the master of the Ship as a true copy of an entry in the Oil Record Book Part II shall be made admissible in any juridical proceedings as evidence of the facts stated in the entry. The inspection of an Oil Record Book Part II and taking of a certified copy by the competent authority under this paragraph shall be performed as expeditiously as possible without causing the ship to

* This sentence should only be inserted for the Oil Record Book of a tanker engaged in a specific trade.

be unduly delayed.

LIST OF ITEMS TO BE RECORDED

(A) Loading of oil cargo

1. Place of loading.

2. Type of oil loaded and identity of tank(s).

3. Total quantity of oil loaded (state quantity added, in m^3 at 15°C and the total
content of tank(s), in m^3).

(B) Internal transfer of oil cargo during voyage

4. Identity of tank(s):

   .1 from:

   .2 to: (state quantity transferred and total quantity of tank(s), in m^3).

5. Was (were) the tank(s) in 4.1 emptied? (If not, state quantity retained, in m^3.)

(C) Unloading of oil cargo

6. Place of unloading.

7. Identity of tank(s) unloaded.

8. Was (were) the tank(s) emptied? (If not, state quantity retained, in m^3.)

(D) Crude oil washing (COW tankers only)
(To be completed for each tank being crude oil washed)

9. Port where crude oil washing was carried out or ship's position if carried out between two discharge ports.

10. Identity of tank(s) washed.[1]

---

1 When an individual tank has more machines than can be operated simultaneously, as described in the Operations and Equipment Manual, then the section being crude oil washed should be identified, *e.g.* No.2 centre, forward section.

11. Number of machines in use.

12. Time of start of washing.

13. Washing pattern employed.[2]

14. Washing line pressure.

15. Time washing was completed or stopped.

16. State method of establishing that tank(s) was (were) dry.

17. Remarks.[3]

(E) **Ballasting of cargo tanks**

18. Position of ship at start and end of ballasting.

19. Ballasting process:

.1 identity of tank(s) ballasted;

.2 time of start and end; and

.3 quantity of ballast received. Indicate total quantity of ballast for each tank involved in operation, in m^3.

(F) Ballasting of dedicated clean ballast tanks (CBT tankers only)

20. Identity of tank(s) ballasted.

21. Position of ship when water intended for flushing, or port ballast was taken to dedicated clean ballast tank(s).

22. Position of ship when pump(s) and lines were flushed to slop tank.

23. Quantity of the oily water which, after line flushing, is transferred to the slop tank(s) or cargo tank(s) in which slop is preliminarily stored (identify tank(s)). State total quantity, in m^3.

24. Position of ship when additional ballast water was taken to dedicated clean

---

2 In accordance with the Operations and Equipment Manual, enter whether single-stage or multi-stage method of washing is employed. If multi-stage method is used, give the vertical arc covered by the machines and the number of times that arc is covered for that particular stage of the programme.

3 If the programmes given in the Operations and Equipment Manual are not followed, then the reasons must be given under Remarks.

ballast tank(s).

25. Time and position of ship when valves separating the dedicated clean ballast tanks from cargo and stripping lines were closed.

26. Quantity of clean ballast taken on board, in m^3.

(G) Cleaning of cargo tanks

27. Identity of tank(s) cleaned.

28. Port or ship's position.

29. Duration of cleaning.

30. Method of cleaning.[4]

31. Tank washings transferred to:

   . 1 reception facilities (state port and quantity, in m^3)[5]; and

   .2 sloptank(s) or cargo tank(s) designated as sloptank(s) (identify tank(s); state quantity transferred and total quantity, in m).

(H) Discharge of dirty ballast

32. Identity of tank(s).

33. Time and position of ship at start of discharge into the sea.

34. Time and position of ship on completion of discharge into the sea.

35. Quantity discharged into the sea, in m^3.

36. Ship's speed(s) during discharge.

37. Was the discharge monitoring and control system in operation during the discharge?

---

4 Hand-hosing, machine washing and/or chemical cleaning. Where chemically cleaned, the chemical concerned and amount used should be stated.

5 Ships' masters should obtain from the operator of the reception facilities, which include barges and tank trucks, a receipt or certificate detailing the quantity or tank washings, dirty ballast, residues or oily mixtures transferred together with the time and date or the transfer. This receipt or certificate, if attached to the Oil Record Book Part II, may aid the master of the ship in proving that his ship was not involved in an alleged pollution incident. The receipt or the certificate should be kept together with the Oil Record Book Part II.

38. Was a regular check kept on the effluent and the surface of the water in the locality of the discharge?

39. Quantity of oily water transferred to slop tank(s) (identify slop tank(s). State total quantity, in m^3.

40. Discharged to shore reception facilities (identify port and quantity involved, in m^3).[5]

(I) Discharge of water from slop tanks into the sea

41. Identity of slop tanks.

42. Time of settling from last entry of residues, or

43. Time of settling from last discharge.

44. Time and position of ship at start of discharge.

45. Ullage of total contents at start of discharge.

46. Ullage of oil/water interface at start of discharge.

47. Bulk quantity discharged, in m^3 and rate of discharge, in m^3 /hour.

48. Final quantity discharged, in m^3 and rate of discharge, in m^3/hour.

49. Time and position of ship on completion of discharge.

50. Was the discharge monitoring and control system in operation during the discharge?

51. Ullage of oil/ water interface on completion of discharge, in metres.

52. Ship's speed(s) during discharge.

53. Was regular check kept on the effluent and the surface of water in the locality of the discharge?

54. Confirm that all applicable valves in the ship's piping system have been closed on completion of discharge from the slop tanks.

---

[5] Ships' masters should obtain from the operator of the reception facilities, which include barges and tank trucks, a receipt or certificate detailing the quantity or tank washings, dirty ballast, residues or oily mixtures transferred together with the time and date or the transfer. This receipt or certificate, if attached to the Oil Record Book Part II, may aid the master of the ship in proving that his ship was not involved in an alleged pollution incident. The receipt or the certificate should be kept together with the Oil Record Book Part II.

(J) Disposal of residues and oily mixtures not otherwise dealt with

5 5. Identity of tanks.

56. Quantity disposed of from each tank. (State the quantity retained, in m^3.)

57. Method of disposal:

. 1 to reception facilities (identify port and quantity involved)[5];

.2 mixed with cargo (state quantity);

.3 transferred to (an)other tank(s) (identify tank(s); state quantity transferred and total quantity in tank(s), in m^3); and

.4 other method (state which); state quantity disposed of, in m^3.

(K) Discharge of clean ballast contained in cargo tanks

58. Position of ship at start of clean ballast.

59. Identity of tank(s) discharged.

60. Was (were) the tank(s) empty on completion?

61. Position of ship on completion if different from 58.

62. Was a regular check kept on the effluent and the surface of the water in the locality of the discharge?

(L) Discharge of ballast from dedicated clean ballast tanks (CBT tankers only)

63. Identity of tank(s) discharged.

64. Time and position of ship at start of discharge of clean ballast into the sea.

65. Time and position of ship on completion of discharge into the sea.

66. Quantity discharged, in m^3:

. 1 into the sea; or

---

5 Ships' masters should obtain from the operator of the reception facilities, which include barges and tank trucks, a receipt or certificate detailing the quantity or tank washings, dirty ballast, residues or oily mixtures transferred together with the time and date or the transfer. This receipt or certificate, if attached to the Oil Record Book Part II, may aid the master of the ship in proving that his ship was not involved in an alleged pollution incident. The receipt or the certificate should be kept together with the Oil Record Book Part II.

.2 to reception facility (identify port).[5]

67. Was there any indication of oil contamination of the ballast water before or during discharge into the sea?

68. Was the discharge monitored by an oil content meter?

69. Time and position of ship when valves separating dedicated clean ballast tanks from the cargo and stripping lines were closed on completion of deballasting.

(M) Condition of oil discharge monitoring and control system

70. Time of system failure.

71. Time when system has been made operational.

72. Reasons for failure.

(N) Accidental or other exceptional discharges of oil

73. Time of occurrence.

74. Port or ship's position at time of occurrence.

75. Approximate quantity, in m^3, and type of oil.

76. Circumstances of discharge or escape, the reasons therefore and general remarks.

(O) Additional operational procedures and general remarks

TANKERS ENGAGED IN SPECIFIC TRADES

(P) Loading of ballast water

77. Identity of tank(s) ballasted.

78. Position of ship when ballasted.

79. Total quantity of ballast loaded in cubic metres.

---

[5] Ships' masters should obtain from the operator of the reception facilities, which include barges and tank trucks, a receipt or certificate detailing the quantity or tank washings, dirty ballast, residues or oily mixtures transferred together with the time and date or the transfer. This receipt or certificate, if attached to the Oil Record Book Part II, may aid the master of the ship in proving that his ship was not involved in an alleged pollution incident. The receipt or the certificate should be kept together with the Oil Record Book Part II.

80. Remarks.

(Q) Re-allocation of ballast water within the ship

81. Reason for re-allocation.

(R) Ballast water discharge to reception facility

82. Port(s) where ballast water was discharged.

83. Name or designation of reception facility.

84. Total quantity of ballast water discharged in cubic metres.

85. Date, signature and stamp of port authority official.

Name of ship

Distinctive number or letters

CARGO/BALLAST OPERATIONS (OIL TANKERS)

Date	**Code** (letter)	**Item** (number)	**Record of operations/signature of officer in charge**

Signature of master ……………………………………………………………..

RESOLUTION MEPC.118(52)

Adopted on 15 October 2004

AMENDMENTS TO THE ANNEX OF THE PROTOCOL OF 1978 RELATING TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE PREVENTION OF POLLUTION FROM SHIPS, 1973

(Revised Annex II of MARPOL 73/78)

THE MARINE ENVIRONMENT PROTECTION COMMITTEE,

RECALLING article 38(a) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the functions of the Marine Environment Protection Committee (the Committee) conferred upon it by international conventions for the prevention and control of marine pollution,

NOTING article 16 of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 (hereinafter referred to as the "1973 Convention") and article VI of the Protocol of 1978 relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 (hereinafter referred to as the "1978 Protocol") which together specify the amendment procedure of the 1978 Protocol and confer upon the appropriate body of the Organization the function of considering and adopting amendments to the 1973 Convention, as modified by the 1978 Protocol (MARPOL 73/78),

HAVING CONSIDERED the text of the revised Annex II of MARPOL 73/78,

1. ADOPTS, in accordance with article 16(2)(b), (c) and (d) of the 1973 Convention, the revised Annex II of MARPOL 73/78, the text of which is set out at the annex to the present resolution;

2. DETERMINES, in accordance with article 16(2)(f)(iii) of the 1973 Convention, that the revised Annex II of MARPOL 73/78 shall be deemed to have been accepted on 1 July 2006 unless, prior to that date, not less than one-third of the Parties or Parties, the combined merchant fleets of which constitute not less than 50 per cent of the gross tonnage of the world's merchant fleet, have communicated to the Organization their objection to the amendments;

3. INVITES the Parties to note that, in accordance with article 16(2)(g)(ii) of the 1973 Convention, the revised Annex II of MARPOL 73/78 shall enter into force on 1 January 2007 upon its acceptance in accordance with paragraph 2 above;

4. REQUESTS the Secretary-General, in conformity with article 16(2)(e) of the 1973 Convention, to transmit to all Parties to MARPOL 73/78 certified copies of the present resolution and the text of the revised Annex II of MARPOL 73/78

contained in the annex; and

5. REQUESTS FURTHER the Secretary-General to transmit copies of the present resolution and its annex to the Members of the Organization which are not Parties to MARPOL 73/78.

CHAPTER 1 - GENERAL

Regulation 1
Definitions

For the purposes of this Annex:

1 *Anniversary date* means the day and the month of each year which will correspond to the date of expiry of the International Pollution Prevention Certificate for the Carriage of Noxious Liquid Substances in Bulk.

2 *Associated piping* means the pipeline from the suction point in a cargo tank to the shore connection used for unloading the cargo and includes all ship's piping, pumps and filters which are in open connection with the cargo unloading line.

3 *Ballast water*

Clean ballast means ballast water carried in a tank which, since it was last used to carry a cargo containing a substance in Category X, Y or Z, has been thoroughly cleaned and the residues resulting there from have been discharged and the tank emptied in accordance with the appropriate requirements of this Annex.

Segregated ballast means ballast water introduced into a tank permanently allocated to the carriage of ballast or cargoes other than oil or Noxious Liquid Substances as variously defined in the Annexes of the present Convention, and which is completely separated from the cargo and oil fuel system.

4 *Chemical Codes*

Bulk Chemical Code means the Code for the Construction and Equipment of Ships carrying Dangerous Chemicals in Bulk adopted by the Marine Environment Protection Committee of the Organization by resolution MEPC.20(22), as amended by the Organization, provided that such amendments are adopted and brought into force in accordance with the provisions of article 16 of the present Convention concerning amendment procedures applicable to an appendix to an Annex.

International Bulk Chemical Code means the International Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Dangerous Chemicals in Bulk adopted by the Marine Environment Protection Committee of the Organization by resolution MEPC. 19(22), as amended by the Organization, provided that such amendments are adopted and brought into force in accordance with the provisions of article 16 of the

present Convention concerning amendment procedures applicable to an appendix to an Annex.

5 *Depth of water* means the charted depth.

6 *En route* means that the ship is under way at sea on a course or courses, including deviation from the shortest direct route, which as far as practicable for navigational purposes, will cause any discharge to be spread over as great an area of the sea as is reasonable and practicable.

7 *Liquid substances* are those having a vapour pressure not exceeding 0.28 MPa absolute at a temperature of 37.8°C.

8 *Manual* means Procedures and Arrangements Manual in accordance with the model given in appendix 6 of this Annex.

9 *Nearest land.* The term "from the nearest land" means from the baseline from which the territorial sea in question is established in accordance with international law, except that, for the purposes of the present Convention "from the nearest land" off the north-eastern coast of Australia shall mean from the line drawn from a point on the coast of Australia in:

latitude 11°00' S, longitude 142°08' E
to a point in latitude 10°35' S, longitude 141°55' E,
thence to a point latitude 10°00' S, longitude 142°00' E,
thence to a point latitude 9° 10' S, longitude 143°52' E,
thence to a point latitude 9°00' S, longitude 144°30' E,
thence to a point latitude 10°41' S, longitude 145°00' E,
thence to a point latitude 13°00' S, longitude 145°00' E,
thence to a point latitude 15°00' S, longitude 146°00' E,
thence to a point latitude 17°30' S, longitude 147°00' E,
thence to a point latitude 21°00' S, longitude 152°55' E,
thence to a point latitude 24°30' S, longitude 154°00' E,
thence to a point on the coast of Australia
in latitude 24°42' S, longitude 153°15' E.

10 *Noxious Liquid Substance* means any substance indicated in the Pollution Category column of chapter 17 or 18 of the International Bulk Chemical Code or provisionally assessed under the provisions of regulation 6.3 as falling into Category X, Y or Z.

11 *PPM* means ml/m^3.

12 *Residue* means any noxious liquid substance which remains for disposal.

13 *Residue/water mixture* means residue to which water has been added for any purpose (e.g. tank cleaning, ballasting, bilge slops).

14 *Ship construction*

14.1 *Ship constructed* means a ship the keel of which is laid or which is at a similar stage of construction. A ship converted to a chemical tanker, irrespective of the date of construction, shall be treated as a chemical tanker constructed on the date on which such conversion commenced. This conversion provision shall not apply to the modification of a ship, which complies with all of the following conditions:

.1 the ship is constructed before 1 July 1986; and

.2 the ship is certified under the Bulk Chemical Code to carry only those products identified by the Code as substances with pollution hazards only.

14.2 *Similar stage of construction* means the stage at which:

. 1 construction identifiable with a specific ship begins; and

.2 assembly of that ship has commenced comprising at least 50 tons or one per cent of the estimated mass of all structural material, whichever is less.

15 *Solidifying/non-solidifying*

15.1 *Solidifying Substance* means a noxious liquid substance which:

.1 in the case of a substance with a melting point of less than 15°C which is at a temperature of less than 5°C above its melting point at the time of unloading; or

.2 in the case of a substances with a melting point of equal to or greater than 15°C which is at a temperature of less than 10°C above its melting point at the time of unloading.

15.2 *Non-solidifying Substance* means a noxious liquid substance, which is not a Solidifying Substance.

16 *Tanker*

. 1 *Chemical tanker* means a ship constructed or adapted for the carriage in bulk of any liquid product listed in chapter 17 of the International Bulk Chemical Code;

.2 *NLS tanker* means a ship constructed or adapted to carry a cargo of Noxious Liquid Substances in bulk and includes an "oil tanker" as defined in Annex I of the present Convention when certified to carry a cargo or part cargo of Noxious Liquid Substances in bulk.

17 Viscosity

.1 *High-Viscosity Substance* means a noxious liquid substance in Category X or Y with a viscosity equal to or greater than 50 mPa.s at the unloading temperature.

.2 *Low-Viscosity Substance* means a noxious liquid substance, which is not a High-Viscosity Substance.

Regulation 2
Application

1 Unless expressly provided otherwise the provisions of this Annex shall apply to all ships certified to carry Noxious Liquid Substances in bulk.

2 Where a cargo subject to the provisions of Annex I of the present Convention is carried in a cargo space of an NLS tanker, the appropriate requirements of Annex I of the present Convention shall also apply.

Regulation 3
Exceptions

1 The discharge requirements of this Annex shall not apply to the discharge into the sea of Noxious Liquid Substances or mixtures containing such substances when such a discharge:

. 1 is necessary for the purpose of securing the safety of a ship or saving life at sea; or

.2 results from damage to a ship or its equipment:

.1 provided that all reasonable precautions have been taken after the occurrence of the damage or discovery of the discharge for the purpose of preventing or minimizing the discharge; and

.2 except if the owner or the master acted either with intent to cause damage, or recklessly and with knowledge that damage would probably result; or

.3 is approved by the Administration, when being used for the purpose of combating specific pollution incidents in order to minimize the damage from pollution. Any such discharge shall be subject to the approval of any Government in whose jurisdiction it is contemplated the discharge will occur.

Regulation 4
Exemptions

1 With respect to amendments to carriage requirements due to the upgrading

of the categorization of a substance, the following shall apply:

.1 where an amendment to this Annex and the International Bulk Chemical Code and Bulk Chemical Code involves changes to the structure or equipment and fittings due to the upgrading of the requirements for the carriage of certain substances, the Administration may modify or delay for a specified period the application of such an amendment to ships constructed before the date of entry into force of that amendment, if the immediate application of such an amendment is considered unreasonable or impracticable. Such relaxation shall be determined with respect to each substance;

.2 the Administration allowing a relaxation of the application of an amendment under this paragraph shall submit to the Organization a report giving details of the ship or ships concerned, the cargoes certified to carry, the trade in which each ship is engaged and the justification for the relaxation, for circulation to the Parties to the Convention for their information and appropriate action, if any and reflect the exemption on the Certificate as referred to in regulation 7 or 9 of this Annex;

.3 Notwithstanding the above, an Administration may exempt ships from the carriage requirements under regulation 11 for ships certified to carry individually identified vegetable oils identified by the relevant footnote in chapter 17 of the IBC Code, provided the ship complies with the following conditions:

.1 Subject to this regulation, the NLS tanker shall meet all requirements for ship type 3 as identified in the IBC Code except for cargo tank location;

.2 under this regulation, cargo tanks shall be located at the following distances inboard. The entire cargo tank length shall be protected by ballast tanks or spaces other than tanks that carry oil as follows:

.1 wing tanks or spaces shall be arranged such that cargo tanks are located inboard of the moulded line of the side shell plating nowhere less than 760 mm;

.2 double bottom tanks or spaces shall be arranged such that the distance between the bottom of the cargo tanks and the moulded line of the bottom shell plating measured at right angles to the bottom shell plating is not less than B/15 (m) or 2.0 m at the centreline, whichever is the lesser. The minimum distance shall be 1.0 metre; and

.3 the relevant certificate shall indicate the exemption granted.

2 Subject to the provisions of paragraph 3 of this regulation, the provisions of regulation 12.1 need not apply to a ship constructed before 1 July 1986 which is engaged in restricted voyages as determined by the Administration between:

. 1 ports or terminals within a State Party to the present Convention; or

.2 ports or terminals of States Parties to the present Convention.

3 The provisions of paragraph 2 of this regulation shall only apply to a ship constructed before 1 July 1986 if:

. 1 each time a tank containing Category X, Y or Z substances or mixtures is to be washed or ballasted, the tank is washed in accordance with a prewash procedure approved by the Administration in compliance with appendix 6 of this Annex, and the tank washings are discharged to a reception facility;

.2 subsequent washings or ballast water are discharged to a reception facility or at sea in accordance with other provisions of this Annex;

.3 the adequacy of the reception facilities at the ports or terminals referred to above, for the purpose of this paragraph, is approved by the Governments of the States Parties to the present Convention within which such ports or terminals are situated;

.4 in the case of ships engaged in voyages to ports or terminals under the jurisdiction of other States Parties to the present Convention, the Administration communicates to the Organization, for circulation to the Parties to the Convention, particulars of the exemption, for their information and appropriate action, if any; and

.5 the certificate required under this Annex is endorsed to the effect that the ship is solely engaged in such restricted voyages.

4 For a ship whose constructional and operational features are such that ballasting of cargo tanks is not required and cargo tank washing is only required for repair or dry-docking, the Administration may allow exemption from the provisions of regulation 12, provided that all of the following conditions are complied with:

.1 the design, construction and equipment of the ship are approved by the Administration, having regard to the service for which it is intended;

.2 any effluent from tank washings which may be carried out before a repair or dry-docking is discharged to a reception facility, the adequacy of which is ascertained by the Administration;

.3 the certificate required under this Annex indicates:

.1 that each cargo tank is certified for the carriage of a restricted number of substances which are comparable and can be carried alternately in the same tank without intermediate cleaning; and

.2 the particulars of the exemption;

.4 the ship carries a Manual approved by the Administration; and

.5 in the case of ships engaged in voyages to ports or terminals under the jurisdiction of other States Parties to the present Convention, the Administration communicates to the Organization, for circulation to the Parties to the Convention, particulars of the exemption, for their information and appropriate action, if any.

Regulation 5
Equivalents

1 The Administration may allow any fitting, material, appliance or apparatus to be fitted in a ship as an alternative to that required by this Annex if such fitting, material, appliance or\ apparatus is at least as effective as that required by this Annex. This authority of the Administration shall not extend to the substitution of operational methods to effect the control of discharge of Noxious Liquid Substances as equivalent to those design and construction features which are prescribed by regulations in this Annex.

2 The Administration, which allows a fitting, material, appliance or apparatus as alternative to that required by this Annex, under paragraph 1 of this regulation, shall communicate to the Organization for circulation to the Parties to the Convention, particulars thereof, for their information and appropriate action, if any.

3 Notwithstanding the provisions of paragraphs 1 and 2 of this regulation, the construction and equipment of liquefied gas carriers certified to carry Noxious Liquid Substances listed in the applicable Gas Carrier Code, shall be deemed to be equivalent to the construction and equipment requirements contained in regulations 11 and 12 of this Annex, provided that the gas carrier meets all following conditions:

.1 hold a Certificate of Fitness in accordance with the appropriate Gas Carrier Code for ships certified to carry liquefied gases in bulk;

.2 hold an International Pollution Prevention Certificate for the Carriage of Noxious Liquid Substances in Bulk, in which it is certified that the gas carrier may carry only those Noxious Liquid Substances identified and listed in the appropriate Gas Carrier Code;

.3 be provided with segregated ballast arrangements;

.4 be provided with pumping and piping arrangements, which, to the satisfaction of the Administration, ensure that the quantity of cargo residue remaining in the tank and its associated piping after unloading does not exceed the applicable quantity of residue as required by regulation 12.1, 12.2 or 12.3; and

.5 be provided with a Manual, approved by the Administration, ensuring that no operational mixing of cargo residues and water will occur and that no cargo residues will remain in the tank after applying the ventilation procedures prescribed in the Manual.

CHAPTER 2 - CATEGORIZATION OF NOXIOUS LIQUID SUBSTANCES

Regulation 6
Categorization and listing of Noxious Liquid Substances and other substances

1 For the purpose of the regulations of this Annex, Noxious Liquid Substances shall be divided into four categories as follows:

.1 Category X: Noxious Liquid Substances which, if discharged into the sea from tank cleaning or deballasting operations, are deemed to present a major hazard to either marine resources or human health and, therefore, justify the prohibition of the discharge into the marine environment;

.2 Category Y: Noxious Liquid Substances which, if discharged into the sea from tank cleaning or deballasting operations, are deemed to present a hazard to either marine resources or human health or cause harm to amenities or other legitimate uses of the sea and therefore justify a limitation on the quality and quantity of the discharge into the marine environment;

.3 Category Z: Noxious Liquid Substances which, if discharged into the sea from tank cleaning or deballasting operations, are deemed to present a minor hazard to either marine resources or human health and therefore justify less stringent restrictions on the quality and quantity of the discharge into the marine environment;

.4 Other Substances: substances indicated as OS (Other Substances) in the pollution category column of chapter 18 of the International Bulk Chemical Code which have been evaluated and found to fall outside Category X, Y or Z as defined in regulation 6.1 of this Annex because they are, at present, considered to present no harm to marine resources, human health, amenities or other legitimate uses of the sea when discharged into the sea from tank cleaning of deballasting operations. The discharge of bilge or ballast water or other residues or mixtures containing only substances referred to as "Other Substances" shall not be

subject to any requirements of the Annex.

2 Guidelines for use in the categorization of Noxious Liquid Substances are given in appendix 1 to this Annex.

3 Where it is proposed to carry a liquid substance in bulk which has not been categorized under paragraph 1 of this regulation, the Governments of Parties to the Convention involved in the proposed operation shall establish and agree on a provisional assessment for the proposed operation on the basis of the guidelines referred to in paragraph 2 of this regulation. Until full agreement among the Governments involved has been reached, the substance shall not be carried. As soon as possible, but not later than 30 days after the agreement has been reached, the Government of the producing or shipping country, initiating the agreement concerned, shall notify the Organization and provide details of the substance and the provisional assessment for annual circulation to all Parties for their information. The Organization shall maintain a register of all such substances and their provisional assessment until such time as the substances are formally included in the IBC Code.

CHAPTER 3 - SURVEYS AND CERTIFICATION

Regulation 7
Survey and certification of chemical tankers

Notwithstanding the provisions of regulations 8, 9, and 10 of this Annex, chemical tankers which have been surveyed and certified by States Parties to the present Convention in accordance with the provisions of the International Bulk Chemical Code or the Bulk Chemical Code, as applicable, shall be deemed to have complied with the provisions of the said regulations, and the certificate issued under that Code shall have the same force and receive the same recognition as the certificate issued under regulation 9 of this Annex.

Regulation 8
Surveys

1 Ships carrying Noxious Liquid Substances in bulk shall be subject to the surveys specified below:

. 1 An initial survey before the ship is put in service or before the Certificate required under regulation 9 of this Annex is issued for the first time, and which shall include a complete survey of its structure, equipment, systems, fittings, arrangements and material in so far as the ship is covered by this Annex. This survey shall be such as to ensure that the structure, equipment, systems, fittings, arrangements and material fully comply with the applicable requirements of this Annex.

.2 A renewal survey at intervals specified by the Administration, but not

exceeding 5 years, except where regulation 10.2, 10.5, 10.6, 10.7 of this Annex is applicable. The renewal survey shall be such as to ensure that the structure, equipment, systems, fittings, arrangements and material fully comply with applicable requirements of this Annex.

.3 An intermediate survey within 3 months before or after the second anniversary date or within 3 months before or after the third anniversary date of the Certificate which shall take the place of one of the annual surveys specified in paragraph 1.4 of this regulation. The intermediate survey shall be such as to ensure that the equipment and associated pump and piping systems fully comply with the applicable requirements of this Annex and are in good working order. Such intermediate surveys shall be endorsed on the Certificate issued under regulation 9 of this Annex.

.4 An annual survey within 3 months before or after each anniversary date of the Certificate including a general inspection of the structure, equipment, systems, fittings, arrangements and material referred to in paragraph 1.1 of this regulation to ensure that they have been maintained in accordance with paragraph 3 of this regulation and that they remain satisfactory for the service for which the ship is intended. Such annual surveys shall be endorsed on the Certificate issued under regulation 9 of this Annex.

.5 An additional survey either general or partial, according to the circumstances, shall be made after a repair resulting from investigations prescribed in paragraph 3 of this regulation, or whenever any important repairs or renewals are made. The survey shall be such as to ensure that the necessary repairs or renewals have been effectively made, that the material and workmanship of such repairs or renewals are in all respects satisfactory and that the ship complies in all respects with the requirements of this Annex.

2.1 Surveys of ships, as regards the enforcement of the provisions of this Annex, shall be carried out by officers of the Administration. The Administration may, however, entrust the surveys either to surveyors nominated for the purpose or to organizations recognized by it.

2.2 The recognized organization, referred to in paragraph 2.1 of this paragraph shall comply with the Guidelines adopted by the Organization by resolution A.739(18), as may be amended by the Organization, and the specification adopted by the Organization by resolution A.789(19), as may be amended by the Organization, provided that such amendments are adopted, brought into force and take effect in accordance with the provisions of article 16 of the present Convention concerning the amendment procedures applicable to this Annex.

2.3 An Administration nominating surveyors or recognizing organizations to conduct

surveys as set forth in paragraph 2.1 of this regulation shall, as a minimum, empower any nominated surveyor or recognized organization to:

.1 require repairs to a ship; and

.2 carry out surveys if requested by the appropriate authorities of a port State.

2.4 The Administration shall notify the Organization of the specific responsibilities and conditions of the authority delegated to the nominated surveyors or recognized organizations, for circulation to Parties to the present Convention for the information of their officers.

2.5 When a nominated surveyor or recognized organization determines that the condition of the ship or its equipment does not correspond substantially with the particulars of the Certificate, or is such that the ship is not fit to proceed to sea without presenting an unreasonable threat of harm to the marine environment, such surveyor or organization shall immediately ensure that corrective action is taken and shall in due course notify the Administration. If such corrective action is not taken the Certificate should be withdrawn and the Administration shall be notified immediately, and if the ship is in a port of another Party, the appropriate authorities of the port State shall also be notified immediately. When an officer of the Administration, a nominated surveyor or a recognized organization has notified the appropriate authorities of the port State, the Government of the port State concerned shall give such officer, surveyor or organization any necessary assistance to carry out their obligations under this regulation. When applicable, the Government of the port State concerned shall take such steps as will ensure that the ship shall not sail until it can proceed to sea or leave the port for the purpose of proceeding to the nearest appropriate repair yard available without presenting an unreasonable threat of harm to the marine environment.

2.6 In every case, the Administration concerned shall fully guarantee the completeness and efficiency of the survey and shall undertake to ensure the necessary arrangements to satisfy this obligation.

3.1 The condition of the ship and its equipment shall be maintained to conform with the provisions of the present Convention to ensure that the ship in all respects will remain fit to proceed to sea without presenting an unreasonable threat of harm to the marine environment.

3.2 After any survey of the ship required under paragraph 1 of this regulation has been completed, no change shall be made in the structure, equipment, systems, fittings, arrangements or material covered by the survey, without the sanction of the Administration, except the direct replacement of such equipment and fittings.

3.3 Whenever an accident occurs to a ship or a defect is discovered which substantially affects the integrity of the ship or the efficiency or completeness of its equipment covered by this Annex, the master or owner of the ship shall report at the earliest opportunity to the Administration, the recognized organization or the

nominated surveyor responsible for issuing the relevant Certificate, who shall cause investigations to be initiated to determine whether a survey as required by paragraph 1 of this regulation is necessary. If the ship is in a port of another Party, the master or owner shall also report immediately to the appropriate authorities of the port State and the nominated surveyor or recognized organization shall ascertain that such report has been made."

Regulation 9
Issue or endorsement of Certificate

1 An International Pollution Prevention Certificate for the Carriage of Noxious Liquid Substances in Bulk shall be issued, after an initial or renewal survey in accordance with the provisions of regulation 8 of this Annex, to any ship intended to carry Noxious Liquid Substances in bulk and which is engaged in voyages to ports or terminals under the jurisdiction of other Parties to the Convention.

2 Such Certificate shall be issued or endorsed either by the Administration or by any person or organization duly authorized by it. In every case, the Administration assumes full responsibility for the Certificate.

3.1 The Government of a Party to the Convention may, at the request of the Administration, cause a ship to be surveyed and, if satisfied that the provisions of this Annex are complied with, shall issue or authorize the issue of an International Pollution Prevention Certificate for the Carriage of Noxious Liquid Substances in Bulk to the ship and, where appropriate, endorse or authorize the endorsement of that Certificate on the ship, in accordance with this Annex.

3.2 A copy of the Certificate and a copy of the survey report shall be transmitted as soon as possible to the requesting Administration.

3.3 A Certificate so issued shall contain a statement to the effect that it has been issued at the request of the Administration and it shall have the same force and receive the same recognition as the Certificate issued under paragraph 1 of this regulation.

3.4 No International Pollution Prevention Certificate for the Carriage of Noxious Liquid Substances in Bulk shall be issued to a ship, which is entitled to fly the flag of a State which is not a party.

4 The International Pollution Prevention Certificate for the Carriage of Noxious Liquid Substances in Bulk shall be drawn up in the form corresponding to the model given in appendix 3 to this Annex and shall be at least in English, French or Spanish. Where entries in an official national language of the State whose flag the ship is entitled to fly are also used, this shall prevail in the case of a dispute or discrepancy.

Regulation 10
Duration and validity of Certificate

1 An International Pollution Prevention Certificate for the Carriage of Noxious Liquid Substances in Bulk shall be issued for a period specified by the Administration which shall not exceed 5 years.

2.1 Notwithstanding the requirements of paragraph 1 of this regulation, when the renewal survey is completed within 3 months before the expiry date of the existing Certificate, the new Certificate shall be valid from the date of completion of the renewal survey to a date not exceeding 5 years from the date of expiry of the existing Certificate.

2.2 When the renewal survey is completed after the expiry date of the existing Certificate, the new Certificate shall be valid from the date of completion of the renewal survey to a date not exceeding 5 years from the date of expiry of the existing Certificate.

2.3 When the renewal survey is completed more than 3 months before the expiry date of the existing Certificate, the new Certificate shall be valid from the date of completion of the renewal survey to a date not exceeding 5 years from the date of completion of the renewal survey.

3 If a Certificate is issued for a period of less than 5 years, the Administration may extend the validity of the Certificate beyond the expiry date to the maximum period specified in paragraph 1 of this regulation, provided that the surveys referred to in regulation 8.1.3 and 8.1.4 of this Annex applicable when a Certificate is issued for a period of 5 years are carried out as appropriate.

4 If a renewal survey has been completed and a new Certificate cannot be issued or placed on board the ship before the expiry date of the existing Certificate, the person or organization authorized by the Administration may endorse the existing Certificate and such a Certificate shall be accepted as valid for a further period which shall not exceed 5 months from the expiry date.

5 If a ship at the time when a Certificate expires is not in a port in which it is to be surveyed, the Administration may extend the period of validity of the Certificate but this extension shall be granted only for the purpose of allowing the ship to complete its voyage to the port in which it is to be surveyed, and then only in cases where it appears proper and reasonable to do so. No Certificates shall be extended for a period longer than 3 months, and a ship to which an extension is granted shall not, on its arrival in the port in which it is to be surveyed, be entitled by virtue of such extension to leave that port without having a new Certificate. When the renewal survey is completed, the new Certificate shall be valid to a date not exceeding 5 years from the date of expiry of the existing Certificate before the extension was granted.

6 A Certificate issued to a ship engaged on short voyages which has not been extended under the foregoing provisions of this regulation may be extended by the Administration for a period of grace of up to one month from the date of expiry stated on it. When the renewal survey is completed, the new Certificate shall be valid to a date

not exceeding 5 years from the date of expiry of the existing Certificate before the extension was granted.

7 In special circumstances, as determined by the Administration, a new Certificate need not be dated from the date of expiry of the existing Certificate as required by paragraph 2.2, 5 or 6 of this regulation. In these special circumstances, the new Certificate shall be valid to a date not exceeding 5 years from the date of completion of the renewal survey.

8 If an annual or intermediate survey is completed before the period specified in regulation 8 of this Annex, then:

.1 the anniversary date shown on the Certificate shall be amended by endorsement to a date which shall not be more than 3 months later than the date on which the survey was completed;

.2 the subsequent annual or intermediate survey required by regulation 8 of this Annex shall be completed at the intervals prescribed by that regulation using the new anniversary date;

.3 the expiry date may remain unchanged provided one or more annual or intermediate surveys, as appropriate, are carried out so that the maximum intervals between the surveys prescribed by regulation 8 of this Annex are not exceeded.

9 A Certificate issued under regulation 9 of this Annex shall cease to be valid in any of the following cases:

.1 if the relevant surveys are not completed within the periods specified under regulation 8.1 of this Annex;

.2 if the Certificate is not endorsed in accordance with regulation 8.1.3 or 8.1.4 of this Annex;

.3 upon transfer of the ship to the flag of another State. A new Certificate shall only be issued when the Government issuing the new Certificate is fully satisfied that the ship is in compliance with the requirements of regulation 8.3.1 and 8.3.2 of this Annex. In the case of a transfer between Parties, if requested within 3 months after the transfer has taken place, the Government of the Party whose flag the ship was formerly entitled to fly shall, as soon as possible, transmit to the Administration copies of the Certificate carried by the ship before the transfer and, if available, copies of the relevant survey reports.

CHAPTER 4 - DESIGN, CONSTRUCTION, ARRANGEMENT AND EQUIPMENT

Regulation 11

Design, construction, equipment and operations

1 The design, construction, equipment and operation of ships certified to carry Noxious Liquid Substances in bulk identified in chapter 17 of the International Bulk Chemical Code, shall be in compliance with the following provisions to minimize the uncontrolled discharge into the sea of such substances:

. 1 the International Bulk Chemical Code when the chemical tanker is constructed on or after 1 July 1986; or

.2 the Bulk Chemical Code as referred to in paragraph 1.7.2 of that Code for:

.1 ships for which the building contract is placed on or after 2 November 1973 but constructed before 1 July 1986, and which are engaged on voyages to ports or terminals under the jurisdiction of other States Parties to the Convention; and

.2 ships constructed on or after 1 July 1983 but before 1 July 1986, which are engaged solely on voyages between ports or terminals within the State the flag of which the ship is entitled to fly.

.3 The Bulk Chemical Code as referred to in paragraph 1.7.3 of that Code for:

.1 ships for which the building contract is placed before 2 November 1973 and which are engaged on voyages to ports or terminals under the jurisdiction of other States Parties to the Convention; and

.2 ships constructed before 1 July 1983, which are solely engaged on, voyages between ports or terminals within the State the flag of which the ship is entitled to fly.

2 In respect of ships other than chemical tankers or liquefied gas carriers certified to carry Noxious Liquid Substances in bulk identified in chapter 17 of the International Bulk Chemical Code, the Administration shall establish appropriate measures based on the Guidelines* developed by the Organization in order to ensure that the provisions shall be such as to minimize the uncontrolled discharge into the sea of such substances.

Regulation 12
Pumping, piping, unloading arrangements and slop tanks

1 Every ship constructed before 1 July 1986 shall be provided with a pumping and piping arrangement to ensure that each tank certified for the carriage of substances in Category X or Y does not retain a quantity of residue in excess of 300 litres in the tank and its associated piping and that each tank certified for the carriage of

* Reference is made to resolution A.673(16) and MEPC.120(52)

substances in Category Z does not retain a quantity of residue in excess of 900 litres in the tank and its associated piping. A performance test shall be carried out in accordance with appendix 5 of this Annex.

2 Every ship constructed on or after 1 July 1986 but before 1 January 2007 shall be provided with a pumping and piping arrangement to ensure that each tank certified for the carriage of substances in Category X or Y does not retain a quantity of residue in excess of100 litres in the tank and its associated piping and that each tank certified for the carriage of substances in Category Z does not retain a quantity of residue in excess of 300 litres in the tank and its associated piping. A performance test shall be carried out in accordance with appendix 5 of this Annex.

3 Every ship constructed on or after 1 January 2007 shall be provided with a pumping and piping arrangement to ensure that each tank certified for the carriage of substances in Category X, Y or Z does not retain a quantity of residue in excess of 75 litres in the tank and its associated piping. A performance test shall be carried out in accordance with appendix 5 of this Annex.

4 For a ship other than a chemical tanker constructed before 1 January 2007 which cannot meet the requirements for the pumping and piping arrangements for substances in Category Z referred to in paragraphs 1 and 2 of this regulation no quantity requirement shall apply. Compliance is deemed to be reached if the tank is emptied to the most practicable extent.

5 Pumping performance tests referred to in paragraphs 1, 2 and 3 of this regulation shall be approved by the Administration. Pumping performance tests shall use water as the test medium.

6 Ships certified to carry substances of Category X, Y or Z shall have an underwater discharge outlet (or outlets).

7 For ships constructed before 1January 2007 and certified to carry substances in Category Z an underwater discharge outlet as required under paragraph 6 of this regulation is not mandatory.

8 The underwater discharge outlet (or outlets) shall be located within the cargo area in the vicinity of the turn of the bilge and shall be so arranged as to avoid the re-intake of residue/water mixtures by the ship's seawater intakes.

9 The underwater discharge outlet arrangement shall be such that the residue/water mixture discharged into the sea will not pass through the ship's boundary layer. To this end, when the discharge is made normal to the ship's shell plating, the minimum diameter of the discharge outlet is governed by the following equation:

$$d = \frac{Qd}{5Ld}$$ where:

d = minimum diameter of the discharge outlet (m)
Ld = distance from the forward perpendicular to the discharge outlet (m)
Qd = the maximum rate selected at which the ship may discharge a residue/water mixture through the outlet (m^3/h).

10 When the discharge is directed at an angle to the ship's shell plating, the above relationship shall be modified by substituting for Qd the component of Qd which is normal to the ship's shell plating.

11 *Slop tanks*

Although this Annex does not require the fitting of dedicated slop tanks, slop tanks may be needed for certain washing procedures. Cargo tanks may be used as slop tanks.

CHAPTER 5 - OPERATIONAL DISCHARGES OF RESIDUES OF NOXIOUS LIQUID SUBSTANCES

Regulation 13
Control of discharges of residues of Noxious Liquid Substances

Subject to the provisions of regulation 3 of this Annex the control of discharges of residues of Noxious Liquid Substances or ballast water, tank washings or other mixtures containing such substances shall be in compliance with the following requirements.

1 ***Discharge provisions***

1.1 The discharge into the sea of residues of substances assigned to Category X, Y or Z or of those provisionally assessed as such or ballast water, tank washings or other mixtures containing such substances shall be prohibited unless such discharges are made in full compliance with the applicable operational requirements contained in this Annex.

1.2 Before any prewash or discharge procedure is carried out in accordance with this regulation, the relevant tank shall be emptied to the maximum extent in accordance with the procedures prescribed in the Manual.

1.3 The carriage of substances which have not been categorized, provisionally assessed or evaluated as referred to in regulation 6 of this Annex or of ballast water, tank washings or other mixtures containing such residues shall be prohibited along with any consequential discharge of such substances into the sea.

2 *Discharge standards*

2.1 Where the provisions in this regulation allow the discharge into the sea of residues of substances in Category X, Y or Z or of those provisionally assessed as such or ballast water, tank washings or other mixtures containing such substances the\ following discharge standards shall apply:

.1 the ship is proceeding en route at a speed of at least 7 knots in the case of self-propelled ships or at least 4 knots in the case of ships which are not self-propelled;

.2 the discharge is made below the waterline through the underwater discharge outlet(s) not exceeding the maximum rate for which the underwater discharge outlet(s) is (are) designed; and

.3 the discharge is made at a distance of not less than 12 nautical miles from the nearest land in a depth of water of not less than 25 metres.

2.2 For ships constructed before 1 January 2007 the discharge into the sea of residues of substances in Category Z or of those provisionally assessed as such or ballast water, tank washings or other mixtures containing such substances below the waterline is not mandatory.

2.3 The Administration may waive the requirements of paragraph 2.1.3 for substances in Category Z, regarding the distance of not less than 12 nautical miles from the nearest land for ships solely engaged in voyages within waters subject to the sovereignty or jurisdiction of the State the flag, of which, the ship is entitled to fly. In addition, the Administration may waive the same requirement regarding the discharge distance of not less than 12 nautical miles from the nearest land for a particular ship entitled to fly the flag of their State, when engaged in voyages within waters subject to the sovereignty or jurisdiction of one adjacent state after the establishment of an agreement, in writing, of a waiver between the two coastal States involved provided that no third party will be affected. Information on such agreement shall be communicated to the Organization within 30 days for further circulation to the Parties to the Convention for their information and appropriate action if any.

3 *Ventilation of cargo residues*

Ventilation procedures approved by the Administration may be used to remove cargo residues from a tank. Such procedures shall be in accordance with appendix 7 of this Annex. Any water subsequently introduced into the tank shall be regarded as clean and shall not be subject to the discharge requirements in this Annex.

4 *Exemption for a prewash*

On request of the ship's master an exemption for a prewash may be granted by the Government of the receiving Party, where it is satisfied that:

.1 the unloaded tank is to be reloaded with the same substance or another substance compatible with the previous one and that the tank will not be washed or ballasted prior to loading; or

.2 the unloaded tank is neither washed nor ballasted at sea. The prewash in accordance with the applicable paragraph of this regulation shall be carried out at another port provided that it has been confirmed in writing that a reception facility at that port is available and is adequate for such a purpose; or

.3 the cargo residues will be removed by a ventilation procedure approved by the Administration in accordance with appendix 7 of this Annex.

5 The use of cleaning agents or additives

5.1 When a washing medium other than water, such as mineral oil or chlorinated solvent, is used instead of water to wash a tank, its discharge shall be governed by the provisions of either Annex I or Annex II, which would apply to the medium had it been carried as cargo. Tank washing procedures involving the use of such a medium shall be set out in the Manual and be approved by the Administration.

5.2 When small amounts of cleaning additives (detergent products) are added to water in order to facilitate tank washing, no additives containing Pollution Category X components shall be used except those components that are readily biodegradable and present in a total concentration of less than 10% of the cleaning additive. No restrictions additional to those applicable to the tank due to the previous cargo shall apply.

6 Discharge of residues of Category X

6.1 Subject to the provision of paragraph 1, the following provisions shall apply:

.1 A tank from which a substance in Category X has been unloaded, shall be prewashed before the ship leaves the port of unloading. The resulting residues shall be discharged to a reception facility until the concentration of the substance in the effluent to such facility, as indicated by analyses of samples of the effluent taken by the surveyor, is at or below 0.1% by weight. When the required concentration level has been achieved, remaining tank washings shall continue to be discharged to the reception facility until the tank is empty. Appropriate entries of these operations shall be made in the Cargo Record Book and endorsed by the surveyor referred to in regulation 16.1.

.2 Any water subsequently introduced into the tank may be discharged into the sea in accordance with the discharge standards in regulation 13.2.

.3 Where the Government of the receiving party is satisfied that it is impracticable to measure the concentration of the substance in the effluent without causing undue delay to the ship, that Party may accept an alternative procedure as being equivalent to obtain the required concentration in regulation 13.6.1.1 provided that:

.1 the tank is prewashed in accordance with a procedure approved by the Administration in compliance with appendix 6 of this Annex; and

.2 appropriate entries shall be made in the Cargo Record Book and endorsed by the surveyor referred to in regulation 16.1.

7 ***Discharge of residues of Category Yand Z***

7.1 Subject to the provision of paragraph 1, the following provisions shall apply:

.1 With respect to the residue discharge procedures for substances in Category Y or Z the discharge standards in regulation 13.2 shall apply.

.2 If the unloading of a substance of Category Y or Z is not carried out in accordance with the Manual, a prewash shall be carried out before the ship leaves the port of unloading, unless alternative measures are taken to the satisfaction of the surveyor referred to in regulation 16. 1 of this Annex to remove the cargo residues from the ship to quantities specified in this Annex. The resulting tank washings of the prewash shall be discharged to a reception facility at the port of unloading or another port with a suitable reception facility provided that it has been confirmed in writing that a reception facility at that port is available and is adequate for such a purpose.

.3 For High-Viscosity or Solidifying Substances in Category Y the following shall apply:

.1 a prewash procedure as specified in appendix 6 shall be applied;

.2 the residue/water mixture generated during the prewash shall be discharged to a reception facility until the tank is empty; and

.3 any water subsequently introduced into the tank may be discharged into the sea in accordance with the discharge standards in regulation 13.2.

7.2 Operational requirements for ballasting and deballasting

7.2.1 After unloading, and, if required, after a prewash, a cargo tank may be ballasted. Procedures for the discharge of such ballast are set out in regulation 13.2.

7.2.2 Ballast introduced into a cargo tank which has been washed to such an extent that the ballast contains less than 1 ppm of the substance previously carried, may be discharged into the sea without regard to the discharge rate, ship's speed and discharge outlet location, provided that the ship is not less than 12 miles from the nearest land and in water that is not less than 25 metres deep. The required degree of cleanliness has been achieved when a prewash as specified in appendix 6 has been carried out and the tank has been subsequently washed with a complete cycle of the cleaning machine for ships built before 1 July 1994 or with a water quantity not less than that calculated with k=1 .0.

7.2.3 The discharge into the sea of clean or segregated ballast shall not be subject to the requirements of this Annex.

8 *Discharges in the Antarctic Area*

8.1 Antarctic Area means the sea area south of latitude 60°S.

8.2 In the Antarctic area any discharge into the sea of Noxious Liquid Substances or mixtures containing such substances is prohibited.

Regulation 14
Procedures and Arrangements Manual

1 Every ship certified to carry substances of Category X, Y or Z shall have on board a Manual approved by the Administration. The Manual shall have a standard format in compliance with appendix 4 to this Annex. In the case of a ship engaged in international voyages on which the language used is not English, French or Spanish, the text shall include a translation into one of these languages.

2 The main purpose of the Manual is to identify for the ship's officers the physical arrangements and all the operational procedures with respect to cargo handling, tank cleaning, slops handling and cargo tank ballasting and deballasting which must be followed in order to comply with the requirements of this Annex.

Regulation 15
Cargo record book

1 Every ship to which this Annex applies shall be provided with a Cargo Record Book, whether as part of the ship's official logbook or otherwise, in the form specified in appendix 2 to this Annex.

2 After completion of any operation specified in appendix 2 to this Annex, the operation shall be promptly recorded in the Cargo Record Book.

3 In the event of an accidental discharge of a noxious liquid substance or a mixture containing such a substance or a discharge under the provisions of regulation 3 of this Annex, an entry shall be made in the Cargo Record Book stating the circumstances of, and the reason for, the discharge.

4 Each entry shall be signed by the officer or officers in charge of the operation concerned and each page shall be signed by the master of the ship. The entries in the Cargo Record Book, for ships holding an International Pollution Prevention Certificate for the Carriage of Noxious Liquid Substances in Bulk or a certificate referred to in regulation 7 of this Annex shall be at least in English, French or Spanish. Where entries in an official national language of the State whose flag the ship is entitled to fly are also used, this shall prevail in case of a dispute or discrepancy.

5 The Cargo Record Book shall be kept in such a place as to be readily available for inspection and, except in the case of unmanned ships under tow, shall be kept on board the ship. It shall be retained for a period of three years after the last entry has been made.

6 The competent authority of the Government of a Party may inspect the Cargo Record Book on board any ship to which this Annex applies while the ship is in its port, and may make a copy of any entry in that book and may require the master of the ship to certify that the copy is a true copy of such entry. Any copy so made which has been certified by the master of the ship as a true copy of an entry in the ship's Cargo Record Book shall be made admissible in any judicial proceedings as evidence of the facts stated in the entry. The inspection of a Cargo Record Book and the taking of a certified copy by the competent authority under this paragraph shall be performed as expeditiously as possible without causing the ship to be unduly delayed.

CHAPTER 6 - MEASURES OF CONTROL BY PORT STATES

Regulation 16

Measures of control

1 The Government of each Party to the Convention shall appoint or authorize surveyors for the purpose of implementing this regulation. The surveyors shall execute control in accordance with control procedures developed by the Organization.*

2 When a surveyor appointed or authorized by the Government of the Party to the Convention has verified that an operation has been carried out in accordance with the requirements of the Manual, or has granted an exemption for a prewash, then that surveyor shall make an appropriate entry in the Cargo Record Book.

---

* Refer to the Procedures for port State control adopted by the Organization by resolution A.787(19) as amended by A.882(21).

3 The master of a ship certified to carry Noxious Liquid Substances in bulk shall ensure that the provisions of regulation 13 and of this regulation have been complied with and that the Cargo Record Book is completed in accordance with regulation 15 whenever operations as referred to in that regulation take place.

4 A tank which has carried a Category X substance shall be prewashed in accordance with regulation 13.6. The appropriate entries of these operations shall be made in the Cargo Record Book and endorsed by the surveyor referred to under paragraph 1 of this regulation.

5 Where the Government of the receiving party is satisfied that it is impracticable to measure the concentration of the substance in the effluent without causing undue delay to the ship, that Party may accept the alternative procedure referred to in regulation 13.6.3 provided that the surveyor referred to under paragraph 1 of this regulation certifies in the Cargo Record Book that:

.1 the tank, its pump and piping systems have been emptied; and

.2 the prewash has been carried out in accordance with the provisions of appendix 6 of this Annex; and

.3 the tank washing resulting from such prewash have been discharged to a reception facility and the tank is empty.

6 At the request of the ship's master, the Government of the receiving Party may exempt the ship from the requirements for a prewash referred to in the applicable paragraphs of regulation 13, when one of the conditions of regulation 13.4 is met.

7 An exemption referred to in paragraph 6 of this regulation may only be granted by the Government of the receiving Party to a ship engaged in voyages to ports or terminals under the jurisdiction of other States Parties to the present Convention. When such an exemption has been granted, the appropriate entry made in the Cargo Record Book shall be endorsed by the surveyor referred to in paragraph 1 of this regulation.

8 If the unloading is not carried out in accordance with the pumping conditions for the tank approved by the Administrations and based on appendix 5 of this Annex, alternative measures may be taken to the satisfaction of the surveyor referred to in paragraph 1 of this regulation to remove the cargo residues from the ship to quantities specified in regulation 12 as applicable. The appropriate entries shall be made in the Cargo Record Book.

9 *Port State control on operational requirements* *

9.1 A ship when in a port of another Party is subject to inspection by officers duly

* Refer to the Procedures for port State control adopted by the Organization by resolution A.787(19) as amended by A.882(21)

authorized by such Party concerning operational requirements under this Annex, where there are clear grounds for believing that the master or crew are not familiar with essential shipboard procedures relating to the prevention of pollution by Noxious Liquid Substances.

9.2 In the circumstances given in paragraph 9.1 of this regulation, the Party shall take such steps as will ensure that the ship shall not sail until the situation has been brought to order in accordance with the requirements of this Annex.

9.3 Procedures relating to the port State control prescribed in article 5 of the present Convention shall apply to this regulation.

9.4 Nothing in this regulation shall be construed to limit the rights and obligations of a Party carrying out control over operational requirements specifically provided for in the present Convention.

CHAPTER 7 - PREVENTION OF POLLUTION ARISING FROM AN INCIDENT INVOLVING NOXIOUS LIQUID SUBSTANCES

Regulation 17
Shipboard marine pollution emergency plan for Noxious Liquid Substances

1 Every ship of 150 gross tonnage and above certified to carry Noxious Liquid Substances in bulk shall carry on board a shipboard marine pollution emergency plan for Noxious Liquid Substances approved by the Administration.

2 Such a plan shall be based on the Guidelines* developed by the Organization and written in a working language or languages understood by the master and officers. The plan shall consist at least of:

.1 the procedure to be followed by the master or other persons having charge of the ship to report a Noxious Liquid Substances pollution incident, as required in article 8 and Protocol I of the present Convention, based on the Guidelines developed by the Organization**;

.2 the list of authorities or persons to be contacted in the event of a Noxious Liquid Substances pollution incident;

.3 a detailed description of the action to be taken immediately by persons on board to reduce or control the discharge of Noxious Liquid Substances following the incident; and

---

* Refer to "Guidelines for the development of shipboard marine pollution emergency plans for oil and/or Noxious Liquid Substances" adopted by the Marine Environment Protection Committee of the Organization by resolution MEPC.85(44), as amended by resolution MEPC……..(53).

** Refer to General Principles for Ship Reporting Systems and Ship Reporting Requirements, including Guidelines for Reporting Incidents Involving Dangerous Goods, Harmful Substances and/or Marine Pollutants adopted by the Organization by resolution A.851(20).

.4 the procedures and point of contact on the ship for co-ordinating shipboard action with national and local authorities in combating the pollution.

3 In the case of ships to which regulation 37 of Annex I of the Convention also applies, such a plan may be combined with the shipboard oil pollution emergency plan required under regulation 37 of Annex I of the Convention. In this case, the title of such a plan shall be "Shipboard marine pollution emergency plan".

CHAPTER 8 - RECEPTION FACILITIES

Regulation 18

Reception facilities and cargo unloading terminal arrangements

1 The Government of each Party to the Convention undertakes to ensure the provision of reception facilities according to the needs of ships using its ports, terminals or repair ports as follows:

.1 ports and terminals involved in ships' cargo handling shall have adequate facilities for the reception of residues and mixtures containing such residues of Noxious Liquid Substances resulting from compliance with this Annex, without undue delay for the ships involved.

.2 ship repair ports undertaking repairs to NLS tankers shall provide facilities adequate for the reception of residues and mixtures containing Noxious Liquid Substances for ships calling at that port.

2 The Government of each Party shall determine the types of facilities provided for the purpose of paragraph 1 of this regulation at each cargo loading and unloading port, terminal and ship repair port in its territories and notify the Organization thereof.

3 The Governments of Parties to the Convention, the coastlines of which border on any given special area, shall collectively agree and establish a date by which time the requirement of paragraph 1 of this regulation will be fulfilled and from which the requirements of the applicable paragraphs of regulation 13 in respect of that area shall take effect and notify the Organization of the date so established at least six months in advance of that date. The Organization shall then promptly notify all Parties of that date.

4 The Government of each Party to the Convention shall undertake to ensure that cargo unloading terminals shall provide arrangements to facilitate stripping of cargo tanks of ships unloading Noxious Liquid Substances at these terminals. Cargo hoses and piping systems of the terminal, containing Noxious Liquid Substances received from ships unloading these substances at the terminal, shall not be drained back to the ship.

5 Each Party shall notify the Organization, for transmission to the Parties concerned, of any case where facilities required under paragraph 1 or arrangements required under paragraph 3 of this regulation are alleged to be inadequate.

APPENDICES TO ANNEX II

APPENDIX 1

GUIDELINES FOR THE CATEGORIZATION OF NOXIOUS LIQUID SUBSTANCES*

Products are assigned to Pollution Categories based on an evaluation of their properties as reflected in the resultant GESAMP Hazard Profile as shown in the table below:

Rule	A1 Bio-accumulation	A2 Bio-degradation	B1 Acute toxicity	B2 Chronic toxicity	D3 Long-term health effects	E2 Effects on marine wildlife and on benthic habitats	Cat
1			≥5				***X***
2	≥4		4				
3		NR	4				
4	≥4	NR			CMRTNI		
5			4				**Y**
6			3				
7			2				
8	≥4	NR		Not 0			
9				≥1			
10						Fp,F or S If not Inorganic	
11					CMRTNI		
12	Any product not meeting the criteria of rules 1 to 11 and 13						**Z**
13	All products identified as: ≤ 2 in column A1; R in column A2; blank in column D3; not Fp, F or S (if not organic) in column E2; and 0 (zero) in all other columns of the GESAMP Hazard Profile						**OS**

* Reference is made to the Guidelines for provisional assessment of chemicals, MEPC/Circ.265 as amended.

Abbreviated legend to the revised GESAMP Hazard Evaluation Procedure

Columns A and B - Aquatic Environment

	A			B	
	Bioaccu mulation and Biodegradation			**Aquatic Toxicity**	
Numerical Rating	**A 1*** **Bioaccumulation**		**A 2*** **Biodegradation**	**B 1* Acute Toxicity**	**B 2* Chronic Toxicity**
	log Pow	**BCF**		**LC/EC/IC50 (mg/l)**	**NOEC (mg/l)**
0	<1 or>ca. 7	not measurable	R: readily biodegradable NR: not readily Biodegradable	>1000	>1
1	≥1-<2	≥1-<10		>100-≤1000	>0.1-≤1
2	≥2-<3	≥10-<100		>10-≤100	>0.01-≤0.1
3	≥3->4	≥100-<500		>1-1≤0	>0.001-≤0.01
4	≥4-<5	≥500 - <4000		>0.1-≤1	≤0.001
5	≥5	≥4000		>0.01 -≤0.1	
6				≤0.01	

Columns C and D - Human Health (Toxic effects to mammals)

	C			D		
	Acute Mammalian Toxicity			**Irritation, Corrosion & Long term health effects**		
Numerical Ratings	**C1 Oral Toxicity LD_{50} (mg/kg)**	**C2 Percutaneous Toxicity LD_{50} (mg/kg)**	**C3 Inhalation Toxicity $LC5_0$ (mg/l)**	**D1 Skin irritation & corrosion**	**D2 Eye irritation & corrosion**	**D3* Long term health effects**
0	>2000	>2000	>20	not irritating	not irritating	C - Carcinogen M - Mutagenic R - Reprotoxic S - Sensitizing A - Aspiration haz. T - Target organ systemic toxicity L - Lung injury N - Neurotoxic I - Immunotoxic
1	>300 -≤ 2000	>1000-≤2000	>10-≤20	mildly irritating	mildly irritating	
2	>50-≤300	>200-≤1000	>2-≤10	irritating	irritating	
3	>5 - ≤50	>50-≤200	>0.5-≤2	3 Severely irritating or corrosive 3A Corr. (≤4hr) 3B Corr. (≤1hr) 3C Corr. (≤3m)	severely irritating	
4	≤5	≤50	≤0.5			

Column E Interferences with other Uses of the Sea

E1 Tainting	E2* Physical effects on Wildlife & benthic habitats
NT:not tainting (tested) T: tainting test positive	Fp: Persistent Floater F: Floater S: Sinking Substances

E3 Interference with Coastal Amenities

Numerical Rating	Description & Action
0	no interference **no warning**
1	slightly objectionable **warning, no closure of amenity**
2	moderately objectionable **possible closure of amenity**
3	highly objectionable **closure of amenity**

---

* These columns are used to define Pollution Categories I

APPENDIX 2

FORM OF CARGO RECORD BOOK FOR SHIPS CARRYING NOXIOUS LIQUID SUBSTANCES IN BULK

CARGO RECORD BOOK FOR SHIPS CARRYING NOXIOUS LIQUID SUBSTANCES IN BULK

Name of ship……………………………………………………………………………………

Distinctive number or letters............. …………………………………………………………

IMO Number .... …………………………………………………………

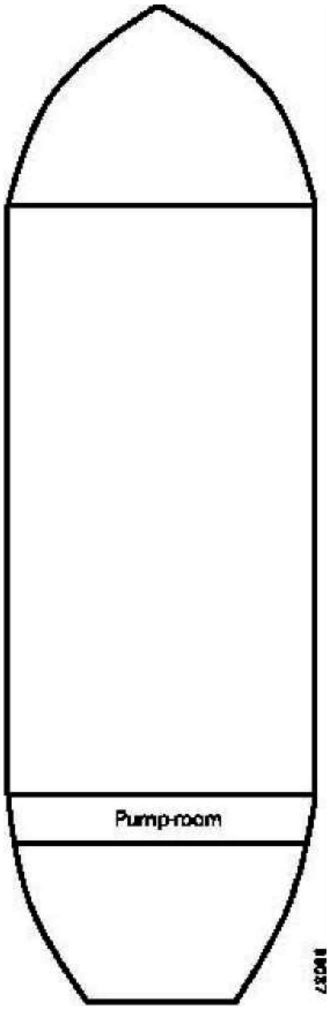
Gross tonnage ....…………………………………………………………..

Period from .... to…………………………………………………

Name of ship.................. ………………………………………………………………………

Distinctive number or letters……………………………………………………………………….

PLAN VIEW OF CARGO AND SLOP TANKS
(to be completed on board)



Identification of the tanks	Capacity

(Give the capacity of each tank in cubic metres)

INTRODUCTION

The following pages show a comprehensive list of items of cargo and ballast operations which are, when appropriate, to be recorded in the Cargo Record Book on a tank to tank basis in accordance with regulation 15.2 of Annex II of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto (MARPOL 73/78), as amended. The items have been grouped into operational sections, each of which is denoted by a letter.

When making entries in the Cargo Record Book, the date, operational code and item number shall be inserted in the appropriate columns and the required particulars shall be recorded chronologically in the blank spaces.

Each completed operation shall be signed for and dated by the officer or officers in charge and, if applicable, by a surveyor authorized by the competent authority of the State in which the ship is unloading. Each completed page shall be countersigned by the master of the ship.

List of items to be recorded

Entries are required for operations involving all Categories of substances.

(A) Loading of cargo

1 Place of loading.

2 Identify tank(s), name of substance(s) and Category(ies).

(B) Internal transfer of cargo

3 Name and Category of cargo(es) transferred.

4 Identity of tanks:

.1 from
.2 to

5 Was (were) tank(s) in 4.1 emptied?

6 If not, quantity remaining in tank(s).

(C) Unloading of cargo

7 Place of unloading.

8 Identity of tank(s) unloaded.

9 Was (were) tank(s) emptied?

. 1 If yes, confirm that the procedure for emptying and stripping has been performed in accordance with the ship's Procedures and Arrangements Manual (i.e. list, trim, stripping temperature).

.2 If not, quantity remaining in tank(s).

10 Does the ship's Procedures and Arrangements Manual require a prewash with subsequent disposal to reception facilities?

11 Failure of pumping and/or stripping

system:

. 1 time and nature of failure;

.2 reasons for failure;

.3 time when system has been made operational.

(D) Mandatory prewash in accordance with the ship's Procedures and Arrangements Manual

12 Identify tank(s), substance(s) and Category(ies).

13 Washing method:

.1 number of cleaning machines per tank;

.2 duration of wash/washing cycles;

.3 hot/cold wash.

14 Prewash slops transferred to:

.1 reception facility in unloading port (identify port)*;

.2 reception facility otherwise (identify port). *

* Ship's masters should obtain from the operator of the reception facilities, which include barges and tank trucks, a receipt or certificate specifying the quantity of tank washings transferred, together with the time and date of the transfer. The receipt or certificate should be kept together with the cargo record book.

(E) Cleaning of cargo tanks except mandatory prewash (other prewash operations, final wash, ventilation etc.)

15 State time, identify tank(s), substance(s) and Category(ies) and state:

. 1 washing procedure used;

.2 cleaning agent(s) (identify agent(s) and quantities);

.3 ventilation procedure used (state number of fans used, duration of ventilation).

16 Tank washings transferred:

. 1 into the sea;

.2 to reception facility (identify port)*;

.3 to slops collecting tank (identify tank).

(F) Discharge into the sea of tank washings

17 Identify tank(s):

. 1 Were tank washings discharged during cleaning of tank(s)? If so at what rate?

.2 Were tank washing(s) discharged from a slops collecting tank? If so, state quantity and rate of discharge.

18 Time pumping commenced and stopped.

19 Ship's speed during discharge.

(G) Ballasting of cargo tanks

20 Identity of tank(s) ballasted.

21 Time at start of ballasting.

(H) Discharge of ballast water from cargo tanks

* Ship's masters should obtain from the operator of the reception facilities, which include barges and tank trucks, a receipt or certificate specifying the quantity of tank washings transferred, together with the time and date of the transfer. The receipt or certificate should be kept together with the cargo record book.

22 Identity of tank(s).

22 Discharge of ballast:

.1 into the sea;

.2 to reception facilities (identify port).*

24 Time ballast discharge commenced and stopped.

25 Ship's speed during discharge.

(I) Accidental or other exceptional discharge

26 Time of occurrence.

27 Approximate quantity, substance(s) and Category(ies).

28 Circumstances of discharge or escape and general remarks.

(J) Control by authorized surveyors

29 Identify port.

30 Identify tank(s), substance(s), Category(ies) discharged ashore.

31 Have tank(s), pump(s), and piping system(s) been emptied?

32 Has a prewash in accordance with the ship's Procedures and Arrangements Manual been carried out?

33 Have tank washings resulting from the prewash been discharged ashore and is the tank empty?

34 An exemption has been granted from mandatory prewash.

35 Reasons for exemption.

36 Name and signature of authorized surveyor.

37 Organization, company, government agency for which surveyor works.

(K) Additional operational procedures and remarks

* Ship's masters should obtain from the operator of the reception facilities, which include barges and tank trucks, a receipt or certificate specifying the quantity of tank washings transferred, together with the time and date of the transfer. The receipt or certificate should be kept together with the cargo record book.

Name of ship……………………………………………………………………

Distinctive number or letters……………………………………………………………

IMO Number………………………………………………………………………

CARGO/BALLAST OPERATIONS

Date	Code (letter)	Item (number)	Record of operations/signature of officer in charge/name of and signature of authorized surveyor

Signature of master……………………………………………………………

APPENDIX 3

FORM OF INTERNATIONAL POLLUTION PREVENTION CERTIFICATE FOR THE CARRIAGE OF NOXIOUS LIQUID SUBSTANCES IN BULK

INTERNATIONAL POLLUTION PREVENTION CERTIFICATE FOR THE CARRIAGE OF NOXIOUS LIQUID SUBSTANCES IN BULK

Issued under the provisions of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto, as amended (hereinafter referred to as "the Convention") under the authority of the Government of:

……

(full designation of the country)

by ....

(full designation of the competent person or organization authorized under the provisions of the Convention)

Particulars of ship*

Name of ship..

Distinctive number or letters..

IMO Number ....

Port of registry..

Gross tonnage ....

---

* Alternatively, the particulars of the ship may be placed horizontally in boxes.

THIS IS TO CERTIFY:

1 That the ship has been surveyed in accordance with regulation 8 of Annex II of the Convention.

2 That the survey showed that the structure, equipment, systems, fitting, arrangements and material of the ship and the condition thereof are in all respects satisfactory and that the ship complies with the applicable requirements of Annex II of the Convention.

3 That the ship has been provided with a Procedures and Arrangements Manual as required by regulation 14 of Annex II of the Convention, and that the arrangements and equipment of the ship prescribed in the Manual are in all respects satisfactory

4 That the ship complies with the requirements of Annex II to MARPOL 73/78 for the carriage in bulk of the following Noxious Liquid Substances, provided that all relevant provisions of Annex II are observed.

Noxious Liquid Substances	Conditions of carriage (tank numbers etc.)	Pollution Category
Continued on additional signed and dated sheets		

This certificate is valid until ………… subject to surveys in accordance with regulation 8 of Annex II of the Convention.

Completion date of the survey on which this certificate is based (dd/mm/yyyy):…...

Issued at ....

(Place of issue of certificate)

……………………… ……………………………………………………………

(Date of issue)

(Signature of authorized official issuing the certificate)

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

ENDORSEMENT FOR ANNUAL AND INTERMEDIATE SURVEYS

THIS IS TO CERTIFY that, at a survey required by regulation 8 of Annex II of the Convention, the ship was found to comply with the relevant provisions of the Convention:

Annual survey: Signed ....
(Signature of authorized official)
Place...

Date dd/mm/yyyy ....

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Annual/Intermediate survey: Signed ....
(Signature of authorized official)
Place ....

Date dd/mm/yyyy ....

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Annual/Intermediate survey: Signed ....

(Signature of authorized official)

Place...

Date.. .dd/mm/yyyy ....

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Annual survey: Signed ....
(Signature of authorized official)
Place...

Date.. .dd/mm/yyyy ....

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

ANNUAL/INTERMEDIATE SURVEY IN ACCORDANCE WITH REGULATION 10.8.3

THIS IS TO CERTIFY that, at an annual/intermediate survey in accordance with regulation 10.8.3 of Annex II of the Convention, the ship was found to comply with the relevant provisions of the Convention:

Signed ....
(Signature of authorized official)
Place...
Date.. .dd/mm/yyyy ....

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

ENDORSEMENT TO EXTEND THE CERTIFICATE IF VALID FOR LESS THAN 5 YEARS WHERE REGULATION 10.3 APPLIES

The ship complies with the relevant provisions of the Convention, and this Certificate shall, in accordance with regulation 10.3 of Annex II of the Convention, be accepted as valid until

Signed ....
(Signature of authorized official)
Place...
Date.. .dd/mm/yyyy ....

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

ENDORSEMENT WHERE THE RENEWAL SURVEY HAS BEEN COMPLETED AND REGULATION 10.4 APPLIES

The ship complies with the relevant provisions of the Convention, and this Certificate shall, in accordance with regulation 10.4 of Annex II of the Convention, be accepted as valid until

Signed ....
(Signature of authorized official)
Place...
Date.. .dd/mm/yyyy ....

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

ENDORSEMENT TO EXTEND THE VALIDITY OF THE CERTIFICATE UNTIL REACHING THE PORT OF SURVEY OR FOR A PERIOD OF GRACE WHERE REGULATION 10.5 OR 10.6 APPLIES

This Certificate shall, in accordance with regulation 10.5 or 10.6 of Annex II of the Convention, be accepted as valid until..

Signed ....
(Signature of authorized official)
Place..
Date.. .dd/mm/yyyy ....

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

ENDORSEMENT FOR ADVANCEMENT OF ANNIVERSARY DATE WHERE REGULATION 10.8 APPLIES

In accordance with regulation 10.8 of Annex II of the Convention, the new anniversary date is……………………………………

Signed ....
(Signature of authorized official)
Place...

Date.. .dd/mm/yyyy ....

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

In accordance with regulation 10.8 of Annex II of the Convention, the new anniversary date is…………………

Signed ....
(Signature of authorized official)
Place...
Date.. .dd/mm/yyyy ....

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

APPENDIX 4

STANDARD FORMAT FOR THE PROCEDURES AND ARRANGEMENTS MANUAL

Note 1: The format consists of a standardized introduction and index of the leading paragraphs to each section. This standardized part shall be reproduced in the Manual of each ship. It shall be followed by the contents of each section as prepared for the particular ship. When a section is not applicable, "NA" shall be entered, so as not to lead to any disruption of the numbering as required by the standard format. Where the paragraphs of the standard format are printed in *italics,* the required information shall be described for that particular ship. The contents will vary from ship to ship because of design, trade and intended cargoes. Where the text is not in italics, that text of the standard format shall be copied into the Manual without any modification.

Note 2: If the Administration requires or accepts information and operational instructions in addition to those outlined in this Standard Format, they shall be included in Addendum D of the Manual.

STANDARD FORMAT

MARPOL 73/78 ANNEX II PROCEDURES AND ARRANGEMENTS MANUAL

Name of ship:..

Distinctive number or letters:..

IMO Number ....

Port of registry:...

Approval stamp of Administration:

INTRODUCTION

1 The International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto (hereinafter referred to as MARPOL 73/78) was established in order to prevent the pollution of the marine environment by discharges into the sea from ships of harmful substances or effluents containing such substances. In order to achieve its aim, MARPOL 73/78 contains six Annexes in which detailed regulations are given with respect to the handling on board ships and the discharge into the sea or release into the atmosphere of six main groups of harmful substances, i.e. Annex I (Mineral oils), Annex II Noxious Liquid Substances carried in bulk), Annex III (Harmful substances carried in packaged forms), Annex IV (Sewage), Annex V (Garbage) and Annex VI (Air Pollution).

2 Regulation 13 of Annex II of MARPOL 73/78 (hereinafter referred to as Annex II) rohibits the discharge into the sea of Noxious Liquid Substances of Categories X, Y or Z or of ballast water, tank washings or other residues or mixtures containing such substances, except in compliance with specified conditions including procedures and arrangements based upon standards developed by the International Maritime Organization (IMO) to ensure that the criteria specified for each Category will be met.

3 Annex II requires that each ship which is certified for the carriage of Noxious Liquid Substances in bulk shall be provided with a Procedures and Arrangements Manual, hereinafter referred to as the Manual.

4 This Manual has been written in accordance with Appendix 4 of Annex II and is concerned with the marine environmental aspects of the cleaning of cargo tanks and the discharge of residues and mixtures from these operations. The Manual is not a safety guide and reference shall be made to other publications specifically to evaluate safety hazards.

5 The purpose of the Manual is to identify the arrangements and equipment required to enable compliance with Annex II and to identify for the ship's officers all operational procedures with respect to cargo handling, tank cleaning, slops handling, residue discharging, ballasting and deballasting, which must be followed in order to comply with the requirements of Annex II.

6 In addition, this Manual, together with the ship's Cargo Record Book and the Certificate issued under Annex II*, will be used by Administrations for control purposes in order to ensure full compliance with the requirements of Annex II by this ship.

7 The master shall ensure that no discharges into the sea of cargo residues or residue/water mixtures containing Category X, Y or Z substances shall take place, unless such discharges are made in full compliance with the operational procedures

* Include only the Certificate issued to the particular ship: i.e. The International Pollution Prevention Certificate for the carriage of Noxious Liquid Substances in bulk or the Certificate of Fitness for the Carriage of Dangerous Chemicals in Bulk or the International Certificate of Fitness for the Carriage of Dangerous Chemicals in Bulk.

contained in this Manual.

8 This Manual has been approved by the Administration and no alteration or revision shall be made to any part of it without the prior approval of the Administration.

INDEX OF SECTIONS

SECTION 1 Main features of MARPOL 73/78, Annex II

1.1 The requirements of Annex II apply to all ships carrying Noxious Liquid Substances in bulk. Substances posing a threat of harm to the marine environment are divided into three categories, X, Y and Z. Category X substances are those posing the greatest threat to the marine environment, whilst Category Z substances are those posing the smallest threat.

1.2 Annex II prohibits the discharge into the sea of any effluent containing substances falling under these categories, except when the discharge is made under conditions which are specified in detail for each Category. These conditions include, where applicable, such parameters as:

.1 the maximum quantity of substances per tank which may be discharged into the sea;

.2 the speed of the ship during the discharge;

.3 the minimum distance from the nearest land during discharge;

.4 the minimum depth of water at sea during discharge; and

.5 the need to effect the discharge below the waterline.

1.3 For certain sea areas identified as "special area" more stringent discharge criteria apply. Under Annex II the special area is the Antarctic area.

1.4 Annex II requires that every ship is provided with pumping and piping

arrangements to ensure that each tank designated for the carriage of Category X, Y and Z substances does not retain after unloading a quantity of residue in excess of the quantity given in the Annex. For each tank intended for the carriage of such substances an assessment of the residue quantity has to be made. Only when the residue quantity as assessed is less than the quantity prescribed by the Annex a tank may be approved for the carriage of a Category X, Y or Z substances.

1.5 In addition to the conditions referred to above, an important requirement contained in Annex II is that the discharge operations of certain cargo residues and certain tank cleaning and ventilation operations may only be carried out in accordance with approved procedures and arrangements.

1.6 To enable the requirement of paragraph 1.5 to be met, this Manual contains in section 2 all particulars of the ship's equipment and arrangements, in section 3 operational procedures for cargo unloading and tank stripping and in section 4 procedures for discharge of cargo residues, tank washing, slops collection, ballasting and deballasting as may be applicable to the substances the ship is certified to carry.

1.7 By following the procedures as set out in this Manual, it will be ensured that the ship complies with all relevant requirements of Annex II to MARPOL 73/78.

SECTION 2 Description of the ship's equipment and arrangements

2.1 This section contains all particulars of the ship's equipment and arrangements necessary to enable the crew to follow the operational procedures set out in sections 3 and 4.

2.2 General arrangement of ship and description of cargo tanks

This section shall contain a brief description of the cargo area of the ship with the main features of the cargo tanks and their positions.

Line or schematic drawings showing the general arrangement of the ship and indicating the position and numbering of the cargo tanks and heating arrangements shall be included.

2.3 Description of cargo pumping and piping arrangements and stripping system

This section shall contain a description of the cargo pumping and piping arrangements and of the stripping system. Line or schematic drawings shall be provided showing the following and be supported by textual explanation where necessary:

.1 cargo piping arrangements with diameters;

.2 cargo pumping arrangements with pump capacities;

.3 piping arrangements of stripping system with diameters;

.4 pumping arrangements of stripping system with pump capacities;

.5 location of suction points of cargo lines and stripping lines inside every cargo tank;

. 6 if a suction well is fitted, the location and cubic capacity thereof;

. 7 line draining and stripping or blowing arrangements; and

.8 quantity and pressure of nitrogen or air required for line blowing if applicable.

2.4 Description of ballast tanks and ballast pumping and piping arrangements

This section shall contain a description of the ballast tanks and ballast pumping and piping arrangements.

Line or schematic drawings and tables shall be provided showing the following:

.1 a general arrangement showing the segregated ballast tanks and cargo tanks to be used as ballast tanks together with their capacities (cubic metres);

. 2 ballast piping arrangement;

.3 pumping capacity for those cargo tanks which may also be used as ballast tanks; and

.4 any interconnection between the ballast piping arrangements and the underwater outlet system.

2.5 Description of dedicated slop tanks with associated pumping and piping arrangements

This section shall contain a description of the dedicated slop tank(s), if any, with the associated pumping and piping arrangements. Line or schematic drawings shall be provided showing the following:

. 1 which dedicated slop tanks are provided together with the capacities of such tanks;

.2 pumping and piping arrangements of dedicated slop tanks with piping diameters and their connection with the underwater discharge outlet.

2.6 Description of underwater discharge outlet for effluents containing Noxious Liquid Substances

This section shall contain information on position and maximum flow capacity of the underwater discharge outlet (or outlets) and the connections to this outlet from the cargo tanks and slop tanks. Line or schematic drawings shall be provided showing the following:

. 1 location and number of underwater discharge outlets;

.2 connections to underwater discharge outlet;

.3 location of all seawater intakes in relation to underwater discharge outlets.

2.7 Description of flow rate indicating and recording devices

Deleted

2.8 Description of cargo tank ventilation system

This section shall contain a description of the cargo tank ventilation system.

Line or schematic drawings and tables shall be provided showing the following and supported by textual explanation if necessary :

.1 the Noxious Liquid Substances the ship is certified fit to carry having a vapour pressure over 5 kPa at 20°C suitable for cleaning by ventilation to be listed in paragraph 4.4.10 of the Manual;

. 2 ventilation piping and fans;

.3 position of the ventilation openings;

.4 the minimum flow rate of the ventilation system to adequately ventilate the bottom and all parts of the cargo tank;

.5 the location of structures inside the tank affecting ventilation;

. 6 the method of ventilating the cargo pipeline system, pumps, filters, etc; and

.7 means for ensuring that the tank is dry.

2.9 Description of tank washing arrangements and wash water heating system

This section shall contain a description of the cargo tank washing

arrangements, wash water heating system and all necessary tank washing equipment.

Line or schematic drawings and tables or charts showing the following:

. 1 arrangements of piping dedicated for tank washing with pipeline diameters;

.2 type of tank cleaning machines with capacities and pressure rating;

.3 maximum number of tank cleaning machines which can operate simultaneously;

. 4 position of deck openings for cargo tank washing;

.5 the number of cleaning machines and their location required for ensuring complete coverage of the cargo tank walls;

.6 maximum capacity of wash water which can be heated to 60°C by the installed heating equipment; and

.7 maximum number of tank cleaning machines which can be operated simultaneously at 60°C.

SECTION 3 Cargo unloading procedures and tank stripping

3.1 This section contains operational procedures in respect of cargo unloading and tank stripping which must be followed in order to ensure compliance with the requirements of Annex II.

3.2 Cargo unloading

This section shall contain procedures to be followed including the pump and cargo unloading and suction line to be used for each tank. Alternative methods may be given.

The method of operation of the pump or pumps and the sequence of operation of all valves shall be given.

The basic requirement is to unload the cargo to the maximum extent.

3.3 Cargo tank stripping

This section shall contain procedures to be followed during the stripping of each cargo tank.

The procedures shall include the following:

.1 operation of stripping system;
.2 list and trim requirements;
.3 line draining and stripping or blowing arrangements if applicable; and
.4 duration of the stripping time of the water test.

3.4 **Cargo temperature**

This section shall contain information on the heating requirements of cargoes which have been identified as being required to be at a certain minimum temperature during unloading.

Information shall be given on control of the heating system and the method of temperature measurement.

3.5 **Procedures to be followed when a cargo tank cannot be unloaded in accordance with the required procedures**

This section shall contain information on the procedures to be followed in the event that the requirements contained in sections 3.3 and/or 3.4 cannot be met due to circumstances such as the following:

. 1 failure of cargo tank stripping system; and

.2 failure of cargo tank heating system.

3.6 Cargo Record Book

The Cargo Record Book shall be completed in the appropriate places on completion of any cargo operation.

SECTION 4 Procedures relating to the cleaning of cargo tanks, the discharge of residues, ballasting and deballasting

4.1 This section contains operational procedures in respect of tank cleaning, ballast and slops handling which must be followed in order to ensure compliance with the requirements of Annex II.

4.2 The following paragraphs outline the sequence of actions to be taken and contain the information essential to ensure that Noxious Liquid Substances are discharged without posing a threat of harm to the marine environment.

4.3 Deleted

4.4 The information necessary to establish the procedures for discharging the

residue of the cargo, cleaning, ballasting and deballasting the tank, shall take into account the following:

.1 Category of substance

The Category of the substance should be obtained from the relevant Certificate.

.2 Stripping efficiency of tank pumping system

The contents of this section will depend on the design of the ship and whether it is a new ship or existing ship (See flow diagram and pumping/stripping requirements).

.3 Vessel within or outside Special Area

This section shall contain instructions on whether the tank washings can be discharged into the sea within a special area (as defined in section 1.3) or outside a special area. The different requirements shall be made clear and will depend on the design and trade of the ship.

No discharges into the sea of residues of Noxious Liquid Substances, or mixtures containing such substances, are allowed within the Antarctic area (the sea area south of latitude 60°S).

.4 Solidifying or High-Viscosity Substance

The properties of the substance should be obtained from the shipping document.

.5 Miscibility with water

Deleted

.6 Compatibility with slops containing other substances

This section shall contain instructions on the permissible and non-permissible mixing of cargo slops. Reference should be made to compatibility guides.

.7 Discharge to reception facility

This section shall identify those substances the residues of which are required to be prewashed and discharged to a reception facility.

.8 Discharging into the sea

This section shall contain information on the factors to be considered in order to identify whether the residue/water mixtures are permitted to be discharged into

the sea.

.9 Use of cleaning agents or additives

This section shall contain information on the use and disposal of cleaning agents (e.g. solvents used for tank cleaning) and additives to tank washing water (e.g. detergents).*

.10 Use of ventilation procedures for tank cleaning

This section shall make reference to all substances suitable for the use of ventilation procedures.

4.5 Having assessed the above information, the correct operational procedures to be followed should be identified using the instructions and flow diagram of section 5. Appropriate entries shall be made in the Cargo Record Book indicating the procedure adopted.

SECTION 5 Information and procedures

This section shall contain procedures, which will depend on the age of the ship and pumping efficiency. Examples of flow diagram referred to in this section are given at addendum A and incorporate comprehensive requirements applicable to both new and existing ships. The Manual for a particular ship shall only contain those requirements specifically applicable to that ship.

Information relating to melting point and viscosity, for those substances which have a melting point equal to or greater than 0°C or a viscosity equal or greater than 50 mPa.s at 20°C, shall be obtained from the shipping document.

For substances allowed to be carried, reference is made to the relevant Certificate.

The Manual shall contain:

Table 1	:	Deleted
Table 2	:	Cargo tank information.
Addendum A	:	Flow diagram.
Addendum B	:	Prewash procedures.
Addendum C	:	Ventilation procedures.
Addendum D	:	Additional information and operational instructions when required or accepted by the Administration.

* See the latest edition of MEPC.2 circular (issued annually in December).

Outlines of the above table and addenda are shown below.

Table 2- Cargo tank information

Tank no.	Capacity (m^3)	Stripping quantity (littes)

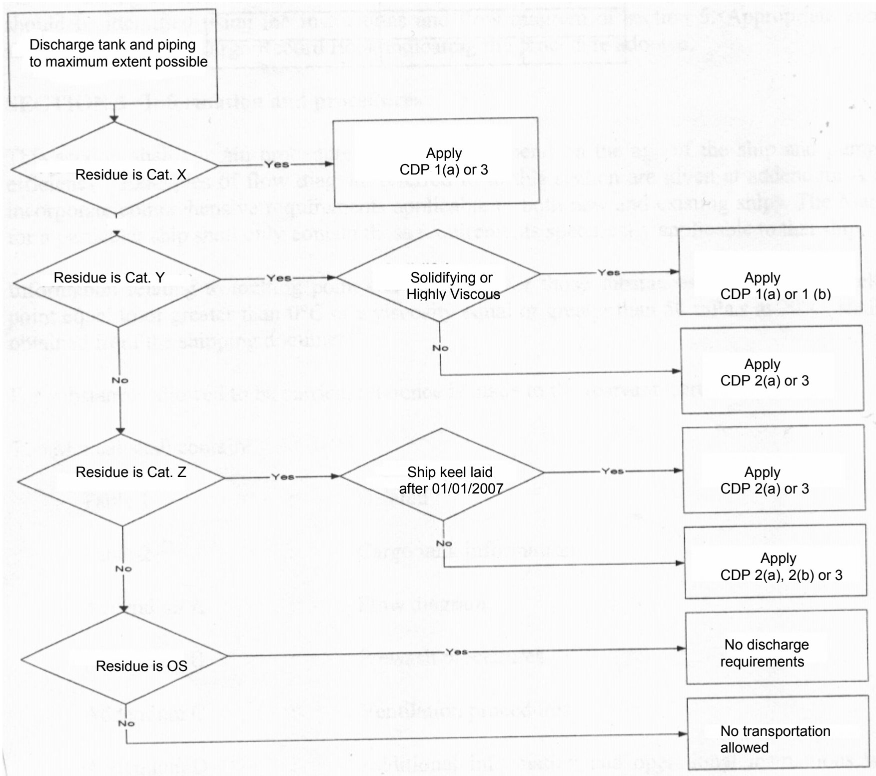
ADDENDUM A

FLOW DIAGRAMS - CLEANING OF CARGO TANKS AND DISPOSAL OF TANK WASHINGS/BALLAST CONTAINING RESIDUES OF CATEGORY X, Y, AND Z SUBSTANCES

Note 1 : This flow diagram shows the basic requirements applicable to all age groups of ships and is for guidance only.

Note 2 : All discharges into the sea are regulated by Annex II.

Note 3 : Within the Antarctic area, any discharge into the sea of Noxious Liquid Substances or mixtures containing such substances is prohibited.



Ship setails	**Stripping requirements (in liters)**		
	Category X	**Category Y**	**Category Z**
New Ships:Keel laid after 01/01/2007	75	75	75
IBC ships until 01/01/2007	100 +50 tolerance	100 +50 tolerance	300 + 50 tolerance
BCH ships	300 + 50 tolerance	300 + 50 tolerance	900 + 50 tolerance
Other ships: keel laid before 01/01/2007	N/A	N/A	Empty to the most possible extent

Cleaning and disposal procedures (CDP)
(Start at the top of the column under the CDP number specified and complete each item procedure in the sequence where marked)

No.	Operation	Procedure Number				
		1(a)	1(b)	2(a)	2(b)	3
1	Strip tank and piping to maximum extent, at least in compliance with the procedures in section 3 of this Manual	X	X	X	X	X
2	Apply prewash in accordance with Addendum B of this Manual and discharge residue to reception facility	X	X			
3	Apply subsequent wash, additional to the prewash, with: a complete cycle of the cleaning machine(s) *for ships built before 1 July 1994* a water quantity not less than calculated with "k"=1.0 *for ships built on or after 1 July 1994*		X			
4	Apply ventilation procedure in accordance with Addendum C of this Manual					X
5	Ballast tanks or wash tank to commercial standards	X		X	X	X
6	Ballast added to tank		X			
7	Conditions for discharge of ballast/residue/water mixtures other than prewash:					
	.1 distance from land > 12 nautical miles	X		X	X	
	.2 ship's speed > 7 knots	X		X	X	
	.3 water depth > 25 metres	X		X	X	
	.4 Using underwater discharge (not exceeding permissible discharge rate)	X		X		
8	Conditions for discharge of ballast:					
	.1 distance from land > 12 nautical miles		X			
	.2 water depth > 25 metres		X			
9	Any water subsequently introduced into a tank may be discharged into the sea without restrictions	X	X	X	X	X

ADDENDUM B

PREWASH PROCEDURES

This addendum to the Manual shall contain prewash procedures based on appendix 6 of Annex II. These procedures shall contain specific requirements for the

use of the tank washing arrangements and equipment provided on the particular ship and include the following:

.1 cleaning machine positions to be used;

.2 slops pumping out procedure;

.3 requirements for hot washing;

.4 number of cycles of cleaning machine (or time); and

.5 minimum operating pressures.

ADDENDUM C

VENTILATION PROCEDURES

This addendum to the Manual shall contain ventilation procedures based on appendix 7 of Annex II. The procedures shall contain specific requirements for the use of the cargo tank ventilation system, or equipment, fitted on the particular ship and shall include the following:

.1 ventilation positions to be used;

.2 minimum flow or speed of fans;

.3 procedures for ventilating cargo pipeline, pumps, filters, etc.; and

.4 procedures for ensuring that tanks are dry on completion.

ADDENDUM D - ADDITIONAL INFORMATION AND OPERATIONAL INSTRUCTIONS REQUIRED OR ACCEPTED BY THE ADMINISTRATION

APPENDIX 5

ASSESSMENT OF RESIDUE QUANTITIES IN CARGO TANKS, PUMPS AND ASSOCIATED PIPING

1 Introduction

1.1 Purpose

1.1.1 The purpose of this appendix is to provide the procedure for testing the efficiency of cargo pumping systems.

1.2 Background

1.2.1 The ability of the pumping system of a tank to comply with regulation 12.1, 12.2 or 12.3 is determined by performing a test in accordance with the procedure set out in section 3 of this appendix. The quantity measured is termed the "stripping quantity". The stripping quantity of each tank shall be recorded in the ship's Manual.

1.2.2 After having determined the stripping quantity of one tank, the Administration may use the determined quantities for a similar tank, provided the Administration is satisfied that the pumping system in that tank is similar and operating properly.

2 **Design criteria and performance test**

2.1 The cargo pumping systems should be designed to meet the required maximum amount of residue per tank and associated piping as specified in regulation 12 of Annex II to the satisfaction of the Administration.

2.2 In accordance with regulation 12.5 the cargo pumping systems shall be tested with water to prove their performance. Such water tests shall, by measurement, show that the system meets the requirements of regulation 12. In respect of regulations 12.1 and 12.2 a tolerance of 50 litres per tank is acceptable.

3 Water performance test

3.1 Test condition

3.1.1 The ship's trim and list shall be such as to provide favourable drainage to the suction point. During the water test the ship's trim shall not exceed 3° by the stern, and the ship's list shall not exceed 1°.

3.1.2 The trim and list chosen for the water test shall be recorded. This shall be the minimum favourable trim and list used during the water test.

3.1.3 During the water test means shall be provided to maintain a back-pressure of not

less than 100 kPa at the cargo tank's unloading manifold (see figures 5-1 and 5-2).

3.1.4 The time taken to complete the water test shall be recorded for each tank, recognizing that this may need to be amended as a result of subsequent tests.

3.2 Test procedure

3.2.1 Ensure that the cargo tank to be tested and its associated piping have been cleaned and that the cargo tank is safe for entry.

3.2.2 Fill the cargo tank with water to a depth necessary to carry out normal end of unloading procedures.

3.2.3 Discharge and strip water from the cargo tank and its associated piping in accordance with the proposed procedures.

3.2.4 Collect all water remaining in the cargo tank and its associated piping into a calibrated container for measurement. Water residues shall be collected, *inter alia,* from the following points:

. 1 the cargo tank suction and its vicinity;

.2 any entrapped areas on the cargo tank bottom;

.3 the low point drain of the cargo pump; and

.4 all low point drains of piping associated with the cargo tank up to the manifold valve.

3.2.5 The total water volumes collected above determine the stripping quantity for the cargo tank.

3.2.6 Where a group of tanks is served by a common pump or piping, the water test residues associated with the common system(s) may be apportioned equally among the tanks provided that the following operational restriction is included in the ship's approved Manual: "For sequential unloading of tanks in this group, the pump or piping is not to be washed until all tanks in the group have been unloaded."

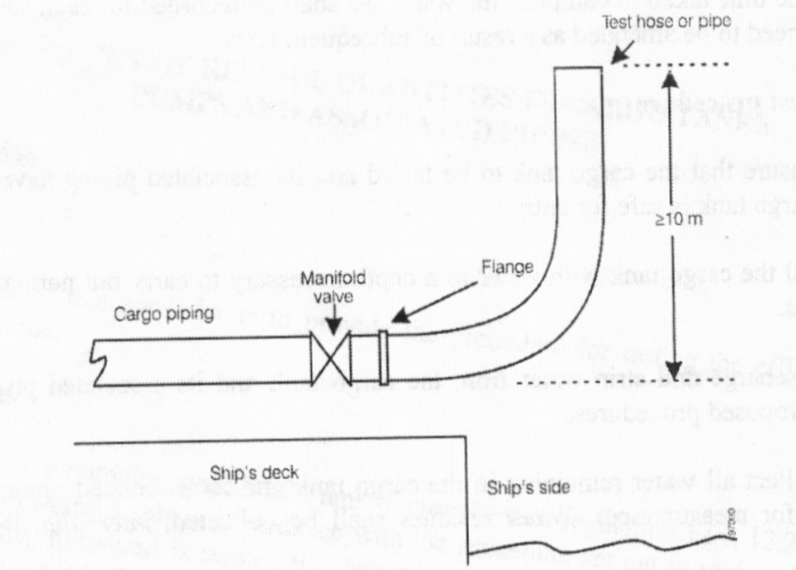


Figure 5-1

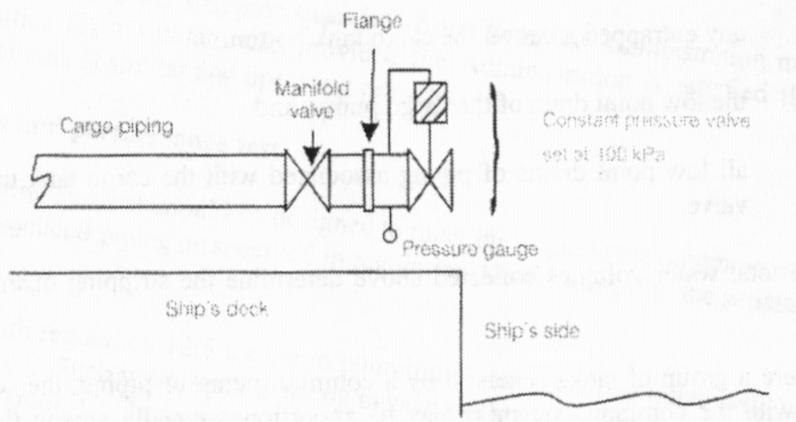


Figure 5-2

The above figures illustrate test arrangements that would provide a backpressure of not less than 100 kPa at the cargo tank's unloading manifold.

APPENDIX 6

PREWASH PROCEDURES

A For ships built before 1 July 1994

A prewash procedure is required in order to meet certain Annex II requirements. This appendix explains how these prewash procedures shall be performed.

Prewash procedures for non-Solidifying Substances

1 Tanks shall be washed by means of a rotary water jet, operated at sufficiently high water pressure. In the case of Category X substances cleaning machines shall be operated in such locations that all tank surfaces are washed. In the case of Category Y substances only one location need be used.

2 During washing the amount of water in the tank shall be minimized by continuously pumping out slops and promoting flow to the suction point (positive list and trim). If this condition cannot be met the washing procedure shall be repeated three times, with thorough stripping of the tank between washings.

3 Those substances which have a viscosity equal to or greater than 50 mPa.s at 20°C shall be washed with hot water (temperature at least 60°C), unless the properties of such substances make the washing less effective.

4 The number of cycles of the cleaning machine used shall not be less than that specified in table 6-1. A cleaning machine cycle is defined as the period between two consecutive identical orientations of the tank cleaning machine (rotation through 360°).

5 After washing, the tank cleaning machine(s) shall be kept operating long enough to flush the pipeline, pump and filter, and discharge to shore reception facilities shall be continued until the tank is empty.

Prewash procedures for Solidifying Substances

1 Tanks shall be washed as soon as possible after unloading. If possible tanks shall be heated prior to washing.

2 Residues in hatches and manholes shall preferably be removed prior to the prewash.

3 Tanks shall be washed by means of a rotary water jet operated at sufficiently high water pressure and in locations to ensure that all tank surfaces are washed.

4 During washing the amount of water in the tank shall be minimized by pumping out slops continuously and promoting flow to the suction point (positive list and trim). If

this condition cannot be met, the washing procedure shall be repeated three times with thorough stripping of the tank between washings.

5 Tanks shall be washed with hot water (temperature at least 60°C) unless the properties of such substances make the washing less effective.

6 The number of cycles of the cleaning machine used shall not be less than that specified in table 6-1. A cleaning machine cycle is defined as the period between two consecutive identical orientations of the machine (rotation through 360°).

7 After washing, the cleaning machine(s) shall be kept operating long enough to flush the pipeline, pump and filter, and discharge to shore reception facilities shall be continues until the tank is empty.

Table 6-1 ~ Number of cleaning machine cycles to be used in each location

Category of substance	Number of cleaning machine cycles	
	Non-Solidifying Substances	Solidifying Substances
Category X	1	2
Category Y	1/2	1

B For ships built on or after 1 July 1994 and recommendatory for ships built before1 July 1994

A prewash procedure is required in order to meet certain Annex II requirements. This appendix explains how these prewash procedures shall be performed and how the minimum volumes of washing media to be used shall be determined. Smaller volumes of washing media may be used based on actual verification testing to the satisfaction of the Administration. Where reduced volumes are approved an entry to that effect must be recorded in the Manual.

If a medium other than water is used for the prewash, the provisions regulation 13.5.1 apply.

Prewash procedures for non-Solidifying Substances without recycling

1 Tanks shall be washed by means of a rotary jet(s), operated at sufficiently high water pressure. In the case of Category X substances cleaning machines shall be operated in such locations that all tank surfaces are washed. In the case of Category Y substances only one location need be used.

2 During washing the amount of liquid in the tank shall be minimized by continuously pumping out slops and promoting flow to the suction point. If this condition cannot be met, the washing procedure shall be repeated three times, with

thorough stripping of the tank between washings.

3 Those substances which have a viscosity equal to or greater than 50 mPa.s at 20°C shall be washed with hot water (temperature at least 60°C), unless the properties of such substances make the washing less effective.

4 The quantities of wash water used shall not be less than those specified in paragraph 20 or determined according to paragraph 21.

5 After prewashing the tanks and lines shall be thoroughly stripped.

Prewash procedures for Solidifying Substances without recycling

6 Tanks shall be washed as soon as possible after unloading. If possible, tanks should be heated prior to washing.

7 Residues in hatches and manholes should preferably be removed prior to the prewash.

8 Tanks shall be washed by means of a rotary jet(s) operated at sufficiently high water pressure and in locations to ensure that all tank surfaces are washed.

9 During washing the amount of liquid in the tank shall be minimized by pumping out slops continuously and promoting flow to the suction point. If this condition cannot be met, the washing procedure shall be repeated three times with thorough stripping of the tank between washings.

10 Tanks shall be washed with hot water (temperature at least 60°C), unless the properties of such substances make the washing less effective.

11 The quantities of wash water used shall not be less than those specified in paragraph 20 or determined according to paragraph 21.

12 After prewashing the tanks and lines shall be thoroughly stripped.

Prewash procedures with recycling of washing medium

13 Washing with a recycled washing medium may be adopted for the purpose of washing more than one cargo tank. In determining the quantity, due regard must be given to the expected amount of residues in the tanks and the properties of the washing medium and whether any initial rinse or flushing is employed. Unless sufficient data are provided, the calculated end concentration of cargo residues in the washing medium shall not exceed 5% based on nominal stripping quantities.

14 The recycled washing medium shall only be used for washing tanks having contained the same or similar substance.

15 A quantity of washing medium sufficient to allow continuous washing shall be added to the tank or tanks to be washed.

16 All tank surfaces shall be washed by means of a rotary jet(s) operated at sufficiently high pressure. The recycling of the washing medium may either be within the tank to be washed or via another tank, e.g. a slop tank.

17 The washing shall be continued until the accumulated throughput is not less than that corresponding to the relevant quantities given in paragraph 20 or determined according to paragraph 21.

18 Solidifying Substances and substances with viscosity equal to or greater than 50 mPa.s at 20°C shall be washed with hot water (temperature at least 60°C) when water is used as the washing medium, unless the properties of such substances make the washing less effective.

19 After completing the tank washing with recycling to the extent specified in paragraph 17, the washing medium shall be discharged and the tank thoroughly stripped. Thereafter, the tank shall be subjected to a rinse, using clean washing medium, with continuous drainage and discharged to a reception facility. The rinse shall as a minimum cover the tank bottom and be sufficient to flush the pipelines, pump and filter.

Minimum quantity of water to be used in a prewash

20 The minimum quantity of water to be used in a prewash is determined by the residual quantity of noxious liquid substance in the tank, the tank size, the cargo properties, the permitted concentration in any subsequent wash water effluent, and the area of operation. The minimum quantity is given by the following formula:

$$Q=k(15r^{0.8} + 5r^{0.7} \times V/1000)$$

where

Q = the required minimum quantity in m^3

r = the residual quantity per tank in m^3. The value of r shall be the value demonstrated in the actual stripping efficiency test, but shall not be taken lower than 0.100 m^3 for a tank volume of 500 m^3 and above and 0.040 m^3 for a tank volume of 100 m^3 and below. For tank sizes between 100 m^3 and 500 m^3 the minimum value of r allowed to be used in the calculations is obtained by linear interpolation.

For Category X substances the value of r shall either be determined based on stripping tests according to the Manual, observing the lower limits as given above, or be taken to be 0.9 m3 .

V = tank volume in m^3

k = a factor having values as follows:

Category X, non-Solidifying, Low-Viscosity Substance, k = 1.2

Category X, Solidifying or High-Viscosity Substance, k = 2.4

Category Y, non-Solidifying, Low-Viscosity Substance k = 0.5

Category Y, Solidifying or High-Viscosity Substance k = 1.0

The table below is calculated using the formula with a k factor of 1 and may be used as an easy reference.

Stripping quantity (m^3)	**Tank volume (m^3)**		
	100	**500**	**3000**
≤0.04	1.2	2.9	5.4
.10	2.5	2.9	5.4
.30	5.9	6.8	12.2
.90	14.3	16.1	27.7

21 Verification testing for approval of prewash volumes lower than those given in paragraph 20 may be carried out to the satisfaction of the Administration to prove that the requirements of regulation 13 are met, taking into account the substances the ship is certified to carry. The prewash volume so verified shall be adjusted for other prewash conditions by application of the factor k as defined in paragraph 20.

APPENDIX 7 VENTILATION

PROCEDURES

1 Cargo residues of substances with a vapour pressure greater than 5 KPa at 20°C may be removed from a cargo tank by ventilation.

2 Before residues of Noxious Liquid Substances are ventilated from a tank the safety hazards relating to cargo flammability and toxicity shall be considered. With regard to safety aspects, the operational requirements for openings in cargo tanks in SOLAS 74, as amended, the International Bulk Chemical Code, the Bulk Chemical

Code, and the ventilation procedures in the International Chamber of Shipping (ICS) Tanker Safety Guide (Chemicals) should be consulted.

3 Port authorities may also have regulations on cargo tank ventilation.

4 The procedures for ventilation of cargo residues from a tank are as follows:

.1 the pipelines shall be drained and further cleared of liquid by means of ventilation equipment;

.2 the list and trim shall be adjusted to the minimum levels possible so that evaporation of residues in the tank is enhanced;

.3 ventilation equipment producing an airjet which can reach the tank bottom shall be used. Figure 7-1 could be used to evaluate the adequacy of ventilation equipment used for ventilating a tank of a given depth;

.4 ventilation equipment shall be placed in the tank opening closest to the tank sump or suction point;

.5 ventilation equipment shall, when practicable, be positioned so that the airjet is directed at the tank sump or suction point and impingement of the airjet on tank structural members is to be avoided as much as possible; and

.6 ventilation shall continue until no visible remains of liquid can be observed in the tank. This shall be verified by a visual examination or an equivalent method.

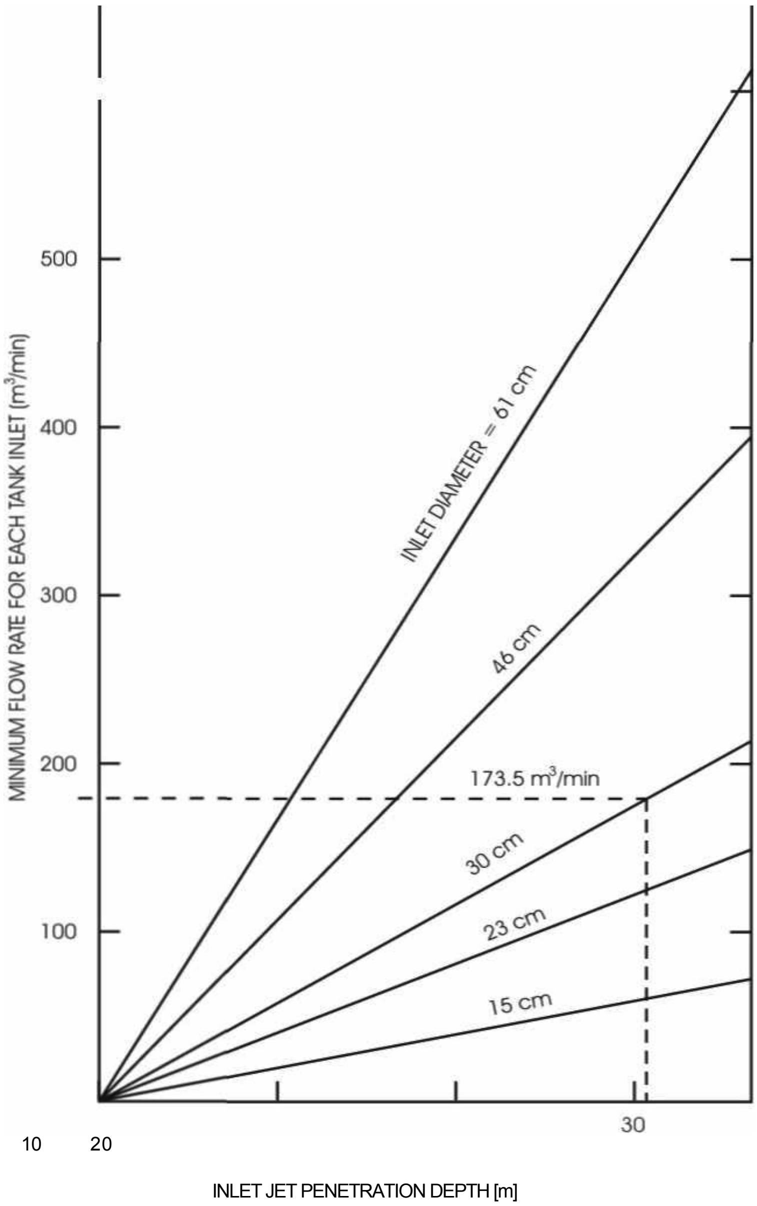


Figure 7-1. Minimum flow rate as a function of jet penetration depth. Jet penetration depth shall be compared against tank height.

ΑΠΟΦΑΣΗ MEPC.117(52)

που υιοθετήθηκε την 15η Οκτωβρίου 2004

ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΙΣ ΣΤΟ ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΤΟΥ ΠΡΩΤΟΚΟΛΛΟΥ ΤΟΥ 1978 ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΗΝ ΔΙΕΘΝΗ ΣΥΜΒΑΣΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΡΟΛΗΨΗ ΡΥΠΑΝΣΗΣ ΑΠΟ ΠΛΟΙΑ ΤΟΥ 1973

(Αναθεωρημένο Παράρτημα I της Σύμβασης MARPOL 73/78)

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ,

ΥΠΕΝΘΥΜΙΖΟΝΤΑΣ το άρθρο 38(α) της Σύμβασης περί Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού που αφορά τα καθήκοντα της Επιτροπής Προστασίας Θαλασσίου Περιβάλλοντος (της Επιτροπής) τα οποία της αναθέτουν διεθνείς συμβάσεις για την πρόληψη και τον έλεγχο της θαλάσσιας ρύπανσης,

ΣΗΜΕΙΩΝΟΝΤΑΣ το άρθρο 16 της Διεθνούς Σύμβασης για την Πρόληψη Ρύπανσης από Πλοία, του 1973 (που στο εξής θα καλείται "η Σύμβαση 1973") και το άρθρο VI του Πρωτοκόλλου του 1978 που αφορά την Διεθνή Σύμβαση για την Πρόληψη Ρύπανσης από Πλοία, 1973 (στο εξής καλούμενο ως το «Πρωτόκολλο 1978») τα οποία από κοινού προσδιορίζουν την διαδικασία τροποποίησης του Πρωτοκόλλου 1978 και αναθέτουν στον κατάλληλο φορέα του Οργανισμού το καθήκον της εξέτασης και υιοθέτησης τροποποιήσεων της Σύμβασης 1973, όπως έχει τροποποιηθεί από το Πρωτόκολλο του 1978 (της MARPOL 73/78),

ΕΧΟΝΤΑΣ ΕΞΕΤΑΣΕΙ το κείμενο του αναθεωρημένου Παραρτήματος I της MARPOL 73/78

1. ΥΙΟΘΕΤΕΙ, σύμφωνα με το άρθρο 16(2)(β), (γ) και (δ) της Σύμβασης 1973, το αναθεωρημένο Παράρτημα της MARPOL 73/78, το κείμενο του οποίου παρατίθεται στο παράρτημα της παρούσας απόφασης, έκαστος κανονισμός όντας υποκείμενος σε ξεχωριστή εξέταση από τα Μέρη σύμφωνα με το άρθρο 16(2)(στ)(ii) της Συνθήκης 1973.

2. ΑΠΟΦΑΣΙΖΕΙ, σύμφωνα με το άρθρο 16(2)(στ)(iii) της Σύμβασης 1973, ότι το αναθεωρημένο Παράρτημα I της MARPOL 73/78 θα θεωρείται ότι έγινε αποδεκτό την 1η Ιουλίου 2006, εκτός εάν, πριν από την ημερομηνία αυτή, όχι λιγότερο από το ένα τρίτο των Μερών ή Μέρη των οποίων οι συνδυασμένοι εμπορικοί στόλοι συνιστούν τουλάχιστον το 50% της ολικής χωρητικότητας του παγκόσμιου εμπορικού στόλου, έχουν κοινοποιήσει στον Οργανισμό την ένστασή τους στις τροποποιήσεις.

3. ΚΑΛΕΙ τα Μέρη να σημειώσουν ότι, σύμφωνα με το άρθρο 16(2)(ζ)(ii) της Σύμβασης 1973, το αναθεωρημένο Παράρτημα I της MARPOL 73/78 θα τεθεί σε ισχύ την 1η Ιανουαρίου 2007 μετά την αποδοχή του σύμφωνα με την παράγραφο 2 ανωτέρω.

4. ΖΗΤΑ από τον Γενικό Γραμματέα, σε συμμόρφωση με το άρθρο 16(2)(ε) της

Σύμβασης 1973, να διαβιβάσει σε όλα τα Μέρη της MARPOL 73/78 επικυρωμένα αντίγραφα της παρούσας απόφασης και του κειμένου του αναθεωρημένου Παραρτήματος I της MARPOL 73/78 το οποίο περιέχεται στο προσάρτημα, και

5. ΖΗΤΑ ΠΕΡΑΙΤΕΡΩ από τον Γενικό Γραμματέα να διαβιβάσει αντίγραφα της παρούσας απόφασης και του παραρτήματος της στα Μέλη του Οργανισμού τα οποία δεν είναι Μέλη της MARPOL 73/78.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1 - ΓΕΝΙΚΑ

Κανονισμός 1
Ορισμοί

Για τους σκοπούς του παρόντος Παραρτήματος:

1 *Πετρέλαιο* σημαίνει το πετρέλαιο σε κάθε μορφή, συμπεριλαμβανομένου του αργού πετρελαίου, του καυσίμου πετρελαίου, των κατακαθημάτων πετρελαίου του αποβλήτου πετρελαίου και των προϊόντων διυλίσεως πετρελαίου (εκτός των πετροχημικών τα οποία υπάγονται στις διατάξεις του Παραρτήματος II της παρούσης Σύμβασης) και περιλαμβάνει τις ουσίες που αναφέρονται στο Προσάρτημα I αυτού του Παραρτήματος χωρίς να περιορίζεται η γενικότητα των προηγουμένων.

2 *Αργό Πετρέλαιο* σημαίνει οποιοδήποτε υγρό μίγμα υδρογονανθράκων το οποίο προκύπτει φυσικά στην γη είτε υφίσταται επεξεργασία για να καταστεί κατάλληλο για μεταφορά είτε όχι και περιλαμβάνει:

.1 αργό πετρέλαιο από το οποίο είναι δυνατό να έχουν αφαιρεθεί ορισμένα κλασματικά αποστάγματα και

.2 αργό πετρέλαιο στο οποίο είναι δυνατό να έχουν προστεθεί ορισμένα κλασματικά αποστάγματα.

3 *Πετρελαιοειδές Μίγμα* σημαίνει μίγμα με περιεκτικότητα πετρελαίου σε οιαδήποτε αναλογία.

4 *Καύσιμο πετρέλαιο* σημαίνει οποιοδήποτε πετρέλαιο το οποίο χρησιμοποιείται σαν καύσιμο, για πρόωση και για τα βοηθητικά μηχανήματα του πλοίου που το μεταφέρει.

5 *Πετρελαιοφόρο* σημαίνει πλοίο κατασκευασμένο ή μετασκευασμένο για να μεταφέρει πετρέλαιο χύδην στους χώρους φορτίου περιλαμβανομένων των πλοίων συνδυασμένων φορτίων, οποιοδήποτε «πετρελαιοφόρο NLS» όπως καθορίζεται στο Παράρτημα II της παρούσας Σύμβασης και οποιοδήποτε μεταφορικό αερίου όπως προσδιορίζεται στον κανονισμό 3.20 της παραγράφου II-1 της SOLAS 74 (όπως έχει

τροποποιηθεί), όταν μεταφέρει φορτίο ή τμήμα φορτίου πετρελαίου χύδην.

6 *Πετρελαιοφόρο αργού πετρελαίου* σημαίνει ένα πετρελαιοφόρο το οποίο χρησιμοποιείται στη μεταφορά αργού πετρελαίου.

7 *Πλοίο μεταφοράς προϊόντων πετρελαίου* σημαίνει ένα πετρελαιοφόρο το οποίο χρησιμοποιείται στη μεταφορά πετρελαίου άλλου εκτός αργού πετρελαίου.

8 *Πλοίο συνδυασμένων φορτίων* σημαίνει το πλοίο που σχεδιάσθηκε για να μεταφέρει πετρέλαιο ή στερεά φορτία χύδην.

9 *Μετασκευή ευρείας εκτάσεως:*

.1 σημαίνει την μετασκευή ενός πλοίου:

.1 η οποία αλλάζει ουσιαστικά τις διαστάσεις ή την μεταφορική ικανότητα του πλοίου, ή
.2 η οποία αλλάζει τον τύπο του πλοίου, ή
.3 η πρόθεση της οποίας σύμφωνα με την Αρχή είναι να παραταθεί ουσιαστικά η ζωή του, ή
.4 η οποία ουσιωδώς μεταβάλλει αυτό κατά τέτοιο τρόπο ώστε εάν ήταν νέο πλοίο να ήταν υποκείμενο στις σχετικές διατάξεις της παρούσης Σύμβασης, οι οποίες δεν πρόκειται να εφαρμόζονταν σ΄ αυτό εάν ήταν υπάρχον πλοίο.

.2 Ανεξάρτητα από τις διατάξεις του όρου αυτού:

.1 η μετασκευή ενός πετρελαιοφόρου νεκρού βάρους 20.000 τόνων και άνω το οποίο έχει παραδοθεί την ή πριν την 1η Ιουνίου 1982, όπως καθορίζεται στον κανονισμό 1.28.3, για να καλύπτει τις απαιτήσεις του κανονισμού 18 του Παραρτήματος αυτού δεν πρέπει να θεωρείται ότι αποτελεί μετασκευή ευρείας εκτάσεως για τους σκοπούς του Παραρτήματος αυτού, και
.2 η μετασκευή ενός πετρελαιοφόρου το οποίο έχει παραδοθεί πριν την 6η Ιουλίου 1996, όπως καθορίζεται στον κανονισμό 1.28.5, για να καλύπτει τις απαιτήσεις του κανονισμού 19 ή 20 του Παραρτήματος αυτού δεν πρέπει να θεωρείται ότι αποτελεί μετασκευή ευρείας εκτάσεως για τους σκοπούς του Παραρτήματος αυτού.

10 *Πλησιέστερη ακτή.* Ο όρος *από την πλησιέστερη ακτή* σημαίνει από την βασική γραμμή, από την οποία έχει καθιερωθεί η μέτρηση των χωρικών υδάτων μιας επικράτειας σύμφωνα με το Διεθνές Δίκαιο, πλην της περιπτώσεως που για τους σκοπούς της παρούσης Σύμβασης *από την πλησιέστερη ακτή* έξω από την βορειοανατολική ακτή της Αυστραλίας θεωρείται ότι σημαίνει από την γραμμή που

διαγράφεται από σημείο της ακτής της Αυστραλίας με:

γεωγραφικό πλάτος 11°00' Νότιο, γεωγραφικό μήκος 142°08' Ανατολικό, από σημείο γεωγραφικού πλάτους 10° 35' Νότιο, γεωγραφικού μήκους 141°55' Ανατολικό, εκείθεν από σημείο γεωγραφικού πλάτους10°00'Νότιο, γεωγραφικού μήκους 142°00' Ανατολικό, εκείθεν από σημείο γεωγραφικού πλάτους 9°10' Νότιο, γεωγραφικού μήκους 143°52' Ανατολικό, εκείθεν από σημείο γεωγραφικού πλάτους 9°00' Νότιο, γεωγραφικού μήκους 144°30' Ανατολικό, εκείθεν από σημείο γεωγραφικού πλάτους 10°41' Νότιο, γεωγραφικού μήκους 145°00' Ανατολικό, εκείθεν από σημείο γεωγραφικού πλάτους 13°00' Νότιο, γεωγραφικού μήκους 145°00' Ανατολικό, εκείθεν από σημείο γεωγραφικού πλάτους 15°00' Νότιο, γεωγραφικού μήκους 146°00' Ανατολικό, εκείθεν από σημείο γεωγραφικού πλάτους 17°30' Νότιο, γεωγραφικού μήκους 147°00' Ανατολικό, εκείθεν από σημείο γεωγραφικού πλάτους 21°00' Νότιο, γεωγραφικού μήκους 152°55' Ανατολικό, εκείθεν από σημείο γεωγραφικού πλάτους 24°30' Νότιο, γεωγραφικού μήκους 154°00' Ανατολικό, εκείθεν από σημείο στην ακτή της Αυστραλίας με γεωγραφικό πλάτος 24°42' Νότιο, γεωγραφικό μήκος 153°15' Ανατολικό,

11 *Ειδική περιοχή* σημαίνει μία θαλάσσια περιοχή όπου λόγω ανεγνωρισμένων τεχνικών λόγων σε σχέση με τις ωκεανογραφικές και οικολογικές συνθήκες της και του ιδιαιτέρου χαρακτήρα της θαλάσσιας κυκλοφορίας, απαιτείται η καθιέρωση εδικών υποχρεωτικών μεθόδων για την πρόληψη της ρύπανσης της θάλασσας από πετρέλαιο.

Για τους σκοπούς του παρόντος Παραρτήματος, οι ειδικές περιοχές προσδιορίζονται ως ακολούθως:

.1 *περιοχή της Μεσογείου θαλάσσης* σημαίνει την Μεσόγειο Θάλασσα, συμπεριλαμβανομένων των κόλπων και των θαλασσών εντός αυτής με σύνορο μεταξύ της Μεσογείου Θαλάσσης και της Μαύρης Θάλασσας τον παράλληλο 41° Βόρεια και οριοθετούμενης στα δυτικά από τα στενά του GIBRALTAR με τον μεσημβρινό των 005°36' Δυτικά.

.2 *περιοχή της Βαλτικής Θάλασσας* σημαίνει την Βαλτική Θάλασσα με τον Κόλπο της BOTHNIA, τον Κόλπο της FINLAND και την είσοδο στην Βαλτική Θάλασσα περικλειόμενη από τον παράλληλο του SKAW στο SKAGERRAK στις 57°44.8' Βόρεια.

.3 *περιοχή της Μαύρης Θάλασσας* σημαίνει την Μαύρη Θάλασσα με το σύνορο μεταξύ της Μεσογείου και της Μαύρης Θάλασσας, αποτελούμενο από τον παράλληλο 41 Βόρεια.

.4 Η περιοχή της Ερυθράς Θάλασσας σημαίνει την Ερυθρά Θάλασσα που περιλαμβάνει τους Κόλπους του SUEZ και της AQABA οριοθετούμενη στα Νότια από την λοξοδρομική καμπύλη μεταξύ του RAS SI ANE (12° 28.5' Βόρεια, 043°19.6' Ανατολικά) και HUSN MURAD (12°40.4' Βόρεια, 43°30.2' Ανατολικά).

.5 *περιοχή των Κόλπων* σημαίνει την θαλάσσια περιοχή που βρίσκεται Βορειοδυτικά της λοξοδρομικής καμπύλης μεταξύ του RAS AL HADD (22°30' Βόρεια, 059°48' Ανατολικά) και RAS AL FASTEH (25°04' Βόρεια, 061°25' Ανατολικά).

.6 *περιοχή του Κόλπου Aden* σημαίνει το τμήμα εκείνο του Κόλπου του Aden μεταξύ της Ερυθράς Θάλασσας και της Αραβικής Θάλασσας οριζόμενο προς τα Δυτικά από την λοξοδρομική καμπύλη μεταξύ του Ras si Ane (12°28.5' Βόρεια, 043°19.6' Ανατολικά) και HUSH MURAD (12°40.4' Βόρεια, 043°30.2' Ανατολικά) και προς τα Ανατολικά από την λοξοδρομική καμπύλη μεταξύ του RAS ASIR (11°50' Βόρεια, 051°16.9' Ανατολικά) και RAS FARTAK (15°35' Βόρεια, 052°13.8' Ανατολικά).

7. *περιοχή της Ανταρκτικής* σημαίνει την θαλάσσια περιοχή νότια του γεωγραφικού πλάτους 60° Βόρειο και

8. *τα Βορειοδυτικά Ευρωπαϊκά ύδατα* περιλαμβάνουν την Βόρεια Θάλασσα και τις προσεγγίσεις της, την Ιρλανδική θάλασσα και τις προσεγγίσεις της, την Κελτική Θάλασσα, το Αγγλικό Κανάλι και τις προσεγγίσεις του και τμήμα του Βορειοανατολικού Ατλαντικού αμέσως δυτικά της Ιρλανδίας. Η περιοχή οριοθετείται από γραμμές οι οποίες ενώνουν τα ακόλουθα σημεία:

48°27' Βόρεια στην Γαλλική ακτή
48°27' Βόρεια, 006°25 Δυτικά
49°52' Βόρεια, 007°44 Δυτικά
50°30' Βόρεια, 012° Δυτικά
56°30' Βόρεια, 012° Δυτικά
62° Βόρεια, 003° Δυτικά
62° Βόρεια στη Νορβηγική ακτή
57°44.8' Βόρεια στις ακτές της Δανίας και Σουηδίας

.9 *η περιοχή του Ομάν της Αραβικής Θάλασσας* σημαίνει την θαλάσσια περιοχή η οποία εσωκλείεται από τις ακόλουθες συντεταγμένες:

22°30.00' Βόρεια, 059°48.00' Ανατολικά
23°47.27' Βόρεια, 060°35.73' Ανατολικά
22°40.62' Βόρεια, 062°25.29' Ανατολικά
21°47.40' Βόρεια, 063°22.22' Ανατολικά
20°30.37' Βόρεια, 062°52.41' Ανατολικά
19°45.90' Βόρεια, 062°25.97' Ανατολικά
18°49.92' Βόρεια, 062°02.94' Ανατολικά
17°44.36' Βόρεια, 061°05.53' Ανατολικά
16°43.71' Βόρεια, 060°25.62' Ανατολικά
16°03.90' Βόρεια, 059°32.24' Ανατολικά
15°15.20' Βόρεια, 058°58.52' Ανατολικά
14°36.93' Βόρεια, 058°10.23' Ανατολικά
14°18.93' Βόρεια, 057°27.03' Ανατολικά
14°11.53' Βόρεια, 056°53.75' Ανατολικά

13°53.80' Βόρεια, 056°19.24' Ανατολικά
13°45.86' Βόρεια, 055°54.53' Ανατολικά
14°27.38' Βόρεια, 054°51.42' Ανατολικά
14°40.10' Βόρεια, 054°27.35' Ανατολικά
14°46.21' Βόρεια, 054°08.56' Ανατολικά
15°20.74' Βόρεια, 053°38.33' Ανατολικά
15°48.69' Βόρεια, 053°32.07' Ανατολικά
16°23.02' Βόρεια, 053°14.82' Ανατολικά
16°39.06' Βόρεια, 053°06.52' Ανατολικά

12 *Στιγμιαίος ρυθμός απορρίψεως περιεχομένου πετρελαίου* σημαίνει την αναλογία της απόρριψης του πετρελαίου σε λίτρα ανά ώρα, σε δεδομένη στιγμή προς την ταχύτητα του πλοίου σε κόμβους την ίδια στιγμή.

13 *Δεξαμενή* σημαίνει κλειστό χώρο που σχηματίζεται από την μόνιμη κατασκευή του πλοίου και είναι σχεδιασμένος για την μεταφορά υγρού χύδην.

14 *Πλευρική Δεξαμενή* σημαίνει δεξαμενή που συνορεύει με το πλευρικό περίβλημα του σκάφους.

15 *Κεντρική Δεξαμενή* σημαίνει δεξαμενή εσωτερικά ενός διαμήκους διαφράγματος.

16 *Δεξαμενή καταλοίπων* σημαίνει δεξαμενή ειδικά σχεδιασμένη για την συλλογή των αποστραγγίσεων ή των αποπλυμάτων δεξαμενών και άλλων μιγμάτων πετρελαίου.

17 *Καθαρό έρμα* σημαίνει το έρμα σε δεξαμενή, ή οποία από την τελευταία φορά που μεταφέρθηκε πετρέλαιο σ' αυτήν έχει καθαρισθεί έτσι ώστε απόρριψη από αυτήν από πλοίο που είναι ακίνητο σε ήσυχα καθαρά νερά την ημέρα με καλή ορατότητα, να μην προκαλέσει ορατά ίχνη πετρελαίου στην επιφάνεια του νερού ή στην παρακείμενη ακτή ή να μην προκαλέσει κατακαθήματα ή γαλάκτωμα που παραμένει κάτω από την επιφάνεια του νερού ή στα παρακείμενα παράλια. Εάν το έρμα απορρίπτεται μέσω αυτομάτου συστήματος παρακολουθήσεως και ελέγχου, εγκεκριμένου από την Αρχή, η ένδειξη του συστήματος ότι η περιεκτικότητα των αποβλήτων σε πετρέλαιο δεν υπερβαίνει τα 15 μέρη στο εκατομμύριο, είναι αρκετή για να θεωρηθεί ότι το έρμα είναι καθαρό, ανεξάρτητα με την παρουσία ορατών ιχνών.

18 *Διαχωρισμένο έρμα* σημαίνει το υδάτινο έρμα που φέρεται σε δεξαμενή, τελείως διαχωρισμένη από το φορτίο του πετρελαίου και τα κυκλώματα των καυσίμων και η οποία είναι προορισμένη για μόνιμη μεταφορά του έρματος ή άλλων φορτίων εκτός του πετρελαίου ή επιβλαβών υγρών ουσιών, όπως ποικιλοτρόπως καθορίσθηκαν στα Παραρτήματα της παρούσας Σύμβασης.

19 *Μήκος (L)* σημαίνει 96% του ολικού μήκους της ισάλου γραμμής εις το 85% του ελαχίστου βυθίσματος γάστρας, μετρουμένου από το άνω μέρος της τρόπιδας ή το μήκος, αυτής της ισάλου, μετρούμενο από το εμπρόσθιο μέρος της στείρας μέχρι τον άξονα του πηδαλίου, οποιοδήποτε είναι μεγαλύτερο. Για πλοία, τα οποία έχουν

σχεδιασθεί με κλίση της τρόπιδος η ίσαλος γραμμή πάνω στην οποία μετράται αυτό το μήκος είναι παράλληλος με την ίσαλο γραμμή που σχεδιάσθηκε. Το μήκος (L) μετράται σε μέτρα.

20 *Πρωραία και πρυμναία κατακόρυφος* λαμβάνονται στο πρωραίο και πρυμναίο άκρο του μήκους L. Η πρωραία κατακόρυφος συμπίπτει με το εμπρόσθιο τμήμα της στείρας στην ίσαλο γραμμή επί της οποίας μετράται το μήκος.

21 *Μέσον πλοίου* είναι το μέσον του μήκους (L).

22 *Πλάτος (B)* σημαίνει το μέγιστο πλάτος του πλοίου μετρούμενο στο μέσο του πλοίου, στην εξωτερική γραμμή των νομέων σε πλοίο με μεταλλικό τοίχωμα και στην εξωτερική επιφάνεια του σκάφους σε πλοίο με τοιχώματα από οποιοδήποτε άλλο υλικό. Το πλάτος (B) μετράται σε μέτρα.

23 *Νεκρό βάρος (DW)* σημαίνει την διαφορά σε τόνους μεταξύ του εκτοπίσματος του πλοίου εντός ύδατος ειδικού βάρους 1.025 στην έμφορτο γραμμή ισάλου που αντιστοιχεί στην καθορισθείσα γραμμή εξάλων θέρους και του άφορτου εκτοπίσματος του πλοίου.

24 *Άφορτο εκτόπισμα* σημαίνει το εκτόπισμα του πλοίου σε τόνους, χωρίς φορτίο, καύσιμα, λιπαντικά, θαλάσσιο έρμα, πόσιμο και τροφοδοτικό ύδωρ στις δεξαμενές, αναλώσιμα υλικά, επιβάτες και αποσκευές τους.

25 *Διαχωρητικότητα* χώρου σημαίνει τον λόγο του όγκου μέσα στον χώρο που υπολογίζεται ότι καταλαμβάνεται από νερό και του συνολικού όγκου αυτού του χώρου.

26 *Όγκοι και επιφάνειες* του πλοίου υπολογίζονται σε όλες τις περιπτώσεις μέχρι εξωτερικά των νομέων.

27 Επετειακή ημερομηνία σημαίνει την ημέρα και τον μήνα κάθε έτους, η οποία ανταποκρίνεται στην ημερομηνία λήξεως του Διεθνούς Πιστοποιητικού Πρόληψης Ρύπανσης από Πετρέλαιο.

28.1 *πλοίο το οποίο έχει παραδοθεί την ή πριν από την 31η Δεκεμβρίου 1979* σημαίνει ένα πλοίο:

- .1 για το οποίο το συμβόλαιο ναυπήγησης είναι υπογεγραμμένο την ή πριν από την 31η Δεκεμβρίου 1975, ή
- .2 σε περίπτωση απουσίας συμβολαίου ναυπήγησης, η τρόπιδα του οποίου έχει τοποθετηθεί ή το οποίο ευρίσκεται σε παρόμοιο στάδιο κατασκευής την ή πριν από την 30 Ιουνίου 1976, ή
- .3 η παράδοση του οποίου είναι την ή πριν από την 31η Δεκεμβρίου 1979, ή
- .4 το οποίο έχει υποστεί μία μετασκευή ευρείας εκτάσεως:
  - .1 για την οποία το συμβόλαιο είναι υπογεγραμμένο την ή πριν από την 31η Δεκεμβρίου 1975, ή
  - .2 σε περίπτωση απουσίας ενός συμβολαίου, οι ναυπηγικές

εργασίες άρχισαν την ή πριν από την 30η Ιουνίου 1976, ή
.3 η οποία έχει ολοκληρωθεί την ή πριν από την 31η Δεκεμβρίου 1979.

28.2 *πλοίο το οποίο έχει παραδοθεί μετά την 31η Δεκεμβρίου 1979* σημαίνει ένα πλοίο:
.1 για το οποίο το συμβόλαιο ναυπήγησης είναι υπογγεγραμένο μετά την 31η Δεκεμβρίου 1975, ή
.2 σε περίπτωση απουσίας συμβολαίου ναυπήγησης, η τρόπιδα του οποίου είναι τοποθετημένη ή το οποίο ευρίσκεται σε παρόμοιο στάδιο κατασκευής μετά την 30 Ιουνίου 1976, ή
.3 η παράδοση του οποίου είναι μετά την 31η Δεκεμβρίου 1979, ή
.4 το οποίο έχει υποστεί μία μετασκευή ευρείας εκτάσεως:
.1 για την οποία το συμβόλαιο είναι υπογεγραμμένο μετά την 31η Δεκεμβρίου 1975, ή
.2 σε περίπτωση απουσίας συμβολαίου, οι ναυπηγικές εργασίες άρχισαν μετά την 30η Ιουνίου 1976, ή
.3 η οποία έχει ολοκληρωθεί μετά την 31η Δεκεμβρίου 1979.

28.3 *πετρελαιοφόρο το οποίο έχει παραδοθεί την ή πριν από την 1η Ιουνίου 1982* σημαίνει ένα πετρελαιοφόρο:
.1 για το οποίο το συμβόλαιο ναυπήγησης είναι υπογεγραμμένο την ή πριν από την 1η Ιουνίου 1979, ή
.2 σε περίπτωση απουσίας συμβολαίου ναυπήγησης, η τρόπιδα του οποίου έχει τοποθετηθεί ή το οποίο ευρίσκεται σε παρόμοιο στάδιο κατασκευής την ή πριν από την 1η Ιανουαρίου 1980, ή
.3 η παράδοση του οποίου είναι την ή πριν από την 1η Ιουνίου1982, ή
.4 το οποίο έχει υποστεί μία μετασκευή ευρείας εκτάσεως:
.1 για την οποία το συμβόλαιο είναι υπογεγραμμένο την ή πριν από την 1η Ιουνίου 1979, ή
.2 σε περίπτωση απουσίας ενός συμβολαίου ναυπήγησης, οι ναυπηγικές εργασίες άρχισαν την ή πριν από την 1η Ιανουαρίου 1980, ή
.3 η οποία έχει ολοκληρωθεί την ή πριν από την 1η Ιουνίου 1982.

28.4 *πετρελαιοφόρο το οποίο έχει παραδοθεί μετά την 1η Ιουνίου 1982* σημαίνει ένα πετρελαιοφόρο:
.1 για το οποίο η το συμβόλαιο ναυπήγησης είναι υπογεγραμμένο μετά την 1η Ιουνίου 1979, ή
.2 σε περίπτωση απουσίας συμβολαίου, η τρόπιδα του οποίου έχει τοποθετηθεί ή το οποίο βρίσκεται σε παρόμοιο στάδιο κατασκευής μετά την 1η Ιανουαρίου 1980, ή
.3 η παράδοση του οποίου είναι μετά την 1η Ιουνίου 1982, ή
.4 το οποίο έχει υποστεί μία μετασκευή ευρείας εκτάσεως:
.1 για την οποία το συμβόλαιο είναι υπογεγραμμένο μετά την 1η Ιουνίου 1979, ή
.2 σε περίπτωση απουσίας ενός συμβολαίου, οι ναυπηγικές εργασίες άρχισαν μετά την 1η Ιανουαρίου 1980, ή

.3 η οποία έχει ολοκληρωθεί μετά την 1η Ιουνίου 1982.

28.5 *πετρελαιοφόρο το οποίο έχει παραδοθεί πριν από την 6η Ιουλίου 1996* σημαίνει ένα πετρελαιοφόρο:

.1 για το οποίο το συμβόλαιο ναυπήγησης είναι υπογεγραμμένο πριν από την 6η Ιουλίου 1993, ή

.2 σε περίπτωση απουσίας συμβολαίου ναυπήγησης, η τρόπιδα του οποίου έχει τοποθετηθεί ή το οποίο ευρίσκεται σε παρόμοιο στάδιο κατασκευής πριν από την 6η Ιανουαρίου 1994, ή

.3 η παράδοση του οποίου είναι πριν από την 6η Ιουλίου1996, ή

.4 το οποίο έχει υποστεί μία μετασκευή ευρείας εκτάσεως:

- .1 για την οποία το συμβόλαιο είναι υπογεγραμμένο πριν από την 6η Ιουλίου 1993, ή
- .2 σε περίπτωση απουσίας ενός συμβολαίου, οι ναυπηγικές εργασίες άρχισαν πριν από την 6η Ιανουαρίου 1994, ή
- .3 η οποία έχει ολοκληρωθεί πριν από την 6η Ιουλίου 1996.

28.6 *πετρελαιοφόρο το οποίο έχει παραδοθεί την ή μετά την 6η Ιουλίου 1996* σημαίνει ένα πετρελαιοφόρο:

.1 για το οποίο το συμβόλαιο ναυπήγησης είναι υπογεγραμμένο την ή μετά την 6η Ιουλίου 1993, ή

.2 σε περίπτωση απουσίας ενός συμβολαίου ναυπήγησης, η τρόπιδα του οποίου έχει τοποθετηθεί ή το οποίο ευρίσκεται σε παρόμοιο στάδιο κατασκευής την ή μετά την 6η Ιανουαρίου 1994, ή

.3 η παράδοση του οποίου είναι την ή μετά την 6η Ιουλίου 1996, ή

.4 το οποίο έχει υποστεί μία μετασκευή ευρείας εκτάσεως:

- .1 για την οποία το συμβόλαιο είναι υπογεγραμμένο την ή μετά την 6η Ιουλίου 1993, ή
- .2 σε περίπτωση απουσίας ενός συμβολαίου, οι ναυπηγικές εργασίες άρχισαν την ή μετά την 6η Ιανουαρίου 1994, ή
- .3 η οποία έχει ολοκληρωθεί την ή μετά την 6η Ιουλίου 1996.

28.7 *πετρελαιοφόρο το οποίο έχει παραδοθεί την ή μετά την 1η Φεβρουαρίου 2002* σημαίνει ένα πετρελαιοφόρο:

.1 για το οποίο το συμβόλαιο ναυπήγησης είναι υπογεγραμμένο την ή μετά την 1η Φεβρουαρίου 1999, ή

.2 σε περίπτωση απουσίας συμβολαίου ναυπήγησης, η τρόπιδα του οποίου έχει τοποθετηθεί ή το οποίο ευρίσκεται σε παρόμοιο στάδιο κατασκευής την ή μετά την 1η Αυγούστου 1999, ή

.3 η παράδοση του οποίου είναι την ή μετά την 1η Φεβρουαρίου 2002, ή

.4 το οποίο έχει υποστεί μία μετασκευή ευρείας εκτάσεως:

- .1 για την οποία το συμβόλαιο είναι υπογεγραμμένο την ή μετά την 1η Φεβρουαρίου 1999, ή
- .2 σε περίπτωση απουσίας συμβολαίου, οι ναυπηγικές εργασίες άρχισαν την ή μετά την 1η Αυγούστου 1999, ή
- .3 η οποία έχει ολοκληρωθεί την ή μετά την 1η Φεβρουαρίου 2002.

28.8 *πετρελαιοφόρο το οποίο έχει παραδοθεί την ή μετά την 1η Ιανουαρίου 2010* σημαίνει ένα πετρελαιοφόρο:

.1 για το οποίο το συμβόλαιο ναυπήγησης είναι υπογεγραμμένο την ή μετά την 1η Ιανουαρίου 2007, ή

.2 σε περίπτωση απουσίας συμβολαίου ναυπήγησης, η τρόπιδα του οποίου έχει τοποθετηθεί ή το οποίο ευρίσκεται σε παρόμοιο στάδιο κατασκευής την ή μετά την 1η Ιουλίου 2007, ή

.3 η παράδοση του οποίου είναι την ή μετά την 1η Ιανουαρίου 2010, ή

.4 το οποίο έχει υποστεί μία μείζονα μετατροπή:

- .1 για την οποία το συμβόλαιο είναι υπογεγραμμένο την ή μετά την 1η Ιανουαρίου 2007, ή
- .2 σε περίπτωση απουσίας συμβολαίου, οι ναυπηγικές εργασίες άρχισαν την ή μετά την 1η Ιουλίου 2007, ή
- .3 η οποία έχει ολοκληρωθεί την ή μετά την 1η Ιανουαρίου 2010.

29 *Μέρη ανά εκατομμύριο (ppm)* σημαίνει μέρη πετρελαίου ανά εκατομμύριο μέρη νερού ανά όγκο.

30 *Κατασκευασμένο* σημαίνει ένα πλοίο του οποίου η τρόπιδα είναι τοποθετημένη ή ευρίσκεται σε παρόμοιο στάδιο κατασκευής.

Κανονισμός 2

Εφαρμογή

1 Εκτός εάν άλλως ρητώς ορίζεται, οι διατάξεις του παρόντος Παραρτήματος εφαρμόζονται σε όλα τα πλοία.

2 Σε πλοία, εκτός των πετρελαιοφόρων με χώρους φορτίου, που είναι κατασκευασμένα και χρησιμοποιούνται για την μεταφορά πετρελαίου χύδην, συνολικής χωρητικότητας 200 κυβικών μέτρων ή περισσότερο, οι απαιτήσεις των κανονισμών 16, 26.4,29, 30, 31, 32, 34 και 36 του παρόντος Παραρτήματος για πετρελαιοφόρα εφαρμόζονται επίσης στην κατασκευή και λειτουργία αυτών των χώρων, εκτός της περιπτώσεως που αυτή η συνολική χωρητικότητα είναι μικρότερη από 1.000 κυβικά μέτρα κατά την οποία μπορούν να εφαρμοσθούν οι απαιτήσεις του κανονισμού 34.6 αυτού του Παραρτήματος αντί των κανονισμών 29, 31 και 32.

3 Όταν ένα φορτίο που υπόκειται στις διατάξεις του Παραρτήματος ΙΙ της παρούσης Σύμβασης, μεταφέρεται σε χώρο φορτίου πετρελαιοφόρου πλοίου, εφαρμόζονται επίσης οι σχετικές διατάξεις του Παραρτήματος ΙΙ της παρούσης Σύμβασης.

4 Οι απαιτήσεις των κανονισμών 29, 31 και 32 του παρόντος Παραρτήματος δεν εφαρμόζονται στα πετρελαιοφόρα που μεταφέρουν άσφαλτο ή άλλα προϊόντα υποκείμενα στις διατάξεις του παρόντος Παραρτήματος, τα οποία μέσω των φυσικών τους ιδιοτήτων παρεμποδίζουν τον αποτελεσματικό διαχωρισμό πετρελαίου / νερού και την παρακολούθηση, για τα οποία ο έλεγχος της απορρίψεως βάσει του κανονισμού 34 του παρόντος Παραρτήματος γίνεται από την συγκέντρωση των καταλοίπων στο πλοίο και την απόρριψη όλων των ακαθάρτων εκπλυμάτων σε εγκαταστάσεις

υποδοχής.

5 Υποκείμενοι στις διατάξεις της παραγράφου 6 του παρόντος κανονισμού, οι κανονισμοί 18.6 έως 18.8 του παρόντος Παραρτήματος δεν εφαρμόζονται σε πετρελαιοφόρο το οποίο έχει παραδοθεί την ή πριν από την 1η Ιουνίου 1982, όπως προσδιορίζεται στον κανονισμό 1.28.3, το οποίο εκτελεί αποκλειστικά ταξίδια μεταξύ:

.1 λιμένων ή τερματικών σταθμών εντός ενός Κράτους Μέρους της παρούσας Σύμβασης, ή

.2 λιμένων ή τερματικών σταθμών Κρατών Μερών της παρούσας Σύμβασης, όπου:

.1 το ταξίδι είναι εξ ολοκλήρου εντός Ειδικής Περιοχής, ή

.2 το ταξίδι είναι εξ ολοκλήρου εντός άλλων ορίων τα οποία προσδιορίζονται από τον Οργανισμό.

6 Οι διατάξεις της παραγράφου 5 του παρόντος κανονισμού εφαρμόζονται μόνον όταν οι λιμένες ή οι τερματικοί σταθμοί, όπου το φορτίο φορτώνεται για τα ταξίδια αυτά, είναι εφοδιασμένοι με ευκολίες υποδοχής, επαρκείς για την υποδοχή και την διαχείριση του έρματος και των εκπλυμάτων των δεξαμενών από πετρελαιοφόρα τα οποία τις χρησιμοποιούν και οι ακόλουθες συνθήκες συμμορφώνονται με:

.1 υποκείμενα στις εξαιρέσεις οι οποίες προβλέπονται στον κανονισμό 4 του παρόντος Παραρτήματος, όλα τα είδη έρματος, περιλαμβανομένου του καθαρού έρματος, και τα κατάλοιπα πλύσης των δεξαμενών κατακρατούνται επί του σκάφους και μεταφέρονται στις ευκολίες υποδοχής και η κατάλληλη καταχώρηση στο Βιβλίο Πετρελαίου Μέρος ΙΙ, η οποία αναφέρεται στον κανονισμό 36 του παρόντος Παραρτήματος, επικυρώνεται από την Αρμόδια Λιμενική Αρχή.

.2 συμφωνία έχει επιτευχθεί μεταξύ της Αρχής και των Κυβερνήσεων των Κρατών Λιμένων οι οποίες αναφέρονται στις παραγράφους 5.1 ή 5.2 του παρόντος κανονισμού αναφορικά με την χρήση ενός πετρελαιοφόρου το οποίο έχει παραδοθεί την ή πριν από την 1 Ιουνίου 1982, όπως προσδιορίζεται στον κανονισμό 1.28.3, για ένα συγκεκριμένο εμπόριο.

.3 η επάρκεια των εγκαταστάσεων υποδοχής σύμφωνα με τις σχετικές διατάξεις του παρόντος Παραρτήματος στους λιμένες ή τους τερματικούς σταθμούς οι οποίες αναφέρονται ανωτέρω, για τους σκοπούς του κανονισμού αυτού, εγκρίνεται από τις Κυβερνήσεις των Κρατών Μερών της παρούσας Σύμβασης εντός των οποίων οι λιμένες ή οι τερματικοί αυτοί σταθμοί ευρίσκονται, και

.4 Το Διεθνές Πιστοποιητικό Πρόληψης Ρύπανσης από Πετρέλαιο έχει εκδοθεί με σκοπό ότι το πετρελαιοφόρο εμπλέκεται αποκλειστικά

στο συγκεκριμένο εμπόριο.

Κανονισμός 3
Απαλλαγές και παραιτήσεις

1 Οποιοδήποτε πλοίο όπως υδροπτέρυγο, αερόστρωμνο, σκάφος πλησίον της επιφανείας και υποβρύχιο κ.λπ, του οποίου τα κατασκευαστικά χαρακτηριστικά είναι τέτοια που να καθιστούν την εφαρμογή των διατάξεων των κεφαλαίων 3 και 4 του παρόντος Παραρτήματος που σχετίζονται με την κατασκευή και τον εξοπλισμό, παράλογη ή ανέφικτη μπορεί να εξαιρεθεί από την Αρχή από τις παρούσες διατάξεις υπό τον όρο ότι η κατασκευή και ο εξοπλισμός του πλοίου τούτου παρέχει ισοδύναμη προστασία έναντι ρύπανσης από πετρέλαιο, λαμβάνοντας υπόψη την υπηρεσία για την οποία αυτό προορίζεται.

2 Λεπτομέρειες για οποιαδήποτε τέτοια απαλλαγή που παρέχεται από την Αρχή, να αναφέρονται στο Πιστοποιητικό που καθορίζεται στον Κανονισμό 7 του παρόντος Παραρτήματος.

3 Η Αρχή που επιτρέπει οποιαδήποτε απαλλαγή τέτοιου είδους πρέπει το συντομότερο δυνατό, αλλά όχι αργότερα από μία χρονική περίοδο ενενήντα ημερών μετά από αυτό, να κοινοποιεί στον Οργανισμό τις λεπτομέρειες και τους λόγους της αυτής και ο Οργανισμός πρέπει να τις κοινοποιεί στα Μέρη της παρούσας Σύμβασης προς πληροφόρησή τους και τις τυχόν αναγκαίες ενέργειές τους.

4 Η Αρχή μπορεί να παραιτηθεί των απαιτήσεων των κανονισμών 29, 31 και 32 του παρόντος Παραρτήματος για κάθε πετρελαιοφόρο που αποκλειστικώς εκτελεί ταξίδια διάρκειας 72 ωρών ή λιγότερο και σε απόσταση 50 ναυτικών μιλίων από την πλησιέστερη ακτή, εφ' όσον το πετρελαιοφόρο εμπλέκεται αποκλειστικά σε εμπόριο μεταξύ λιμένων ή τερματικών σταθμών εντός ενός Κράτους Μέρους της παρούσας Σύμβασης. Μία τέτοια παραίτηση υπόκειται στην απαίτηση ότι το πετρελαιοφόρο κατακρατεί επί του πλοίου όλα τα πετρελαιοειδή μίγματα που ακολούθως απορρίπτονται στις ευκολίες υποδοχής και στην πιστοποίηση από την Αρχή ότι οι διαθέσιμες ευκολίες υποδοχής των πετρελαιοειδή μιγμάτων είναι επαρκείς.

5 Η Αρχή μπορεί να παραιτηθεί των απαιτήσεων των κανονισμών 31 και 32 του παρόντος Παραρτήματος για πετρελαιοφόρα άλλα από εκείνα τα οποία αναφέρονται στην παράγραφο 4 του κανονισμού αυτού σε περιπτώσεις όπου:

.1 Το δεξαμενόπλοιο είναι ένα πετρελαιοφόρο δεξαμενόπλοίο, το οποίο έχει παραδοθεί την ή πριν από την 1η Ιουνίου 1982, όπως προσδιορίζεται στον κανονισμό 1.28.3, νεκρού βάρους 40.000 τόνων ή μεγαλύτερου, όπως αναφέρεται στον κανονισμό 2.5 του Παραρτήματος αυτού, αποκλειστικά εμπλεκόμενο σε συγκεκριμένα ταξίδια, και συμμορφώνεται με τις συνθήκες οι οποίες προσδιορίζονται στον κανονισμό 2.6 του Παραρτήματος αυτού, ή

.2 Το δεξαμενόπλοιο εμπλέκεται αποκλειστικά σε μία από τις ακόλουθες κατηγορίες ταξιδιών:

.1 ταξίδια εντός ειδικών περιοχών, ή

.2 ταξίδια εντός 50 ναυτικών μιλίων από την πλησιέστερη ακτή εκτός ειδικών περιοχών όπου το δεξαμενόπλοιο εμπλέκεται σε:

.1 ταξίδια μεταξύ λιμένων ή τερματικών σταθμών ενός Κράτους Μέρους της Σύμβασης αυτής, ή

.2 περιορισμένα ταξίδια όπως καθορίζεται από την Αρχή διάρκειας 72 ωρών ή λιγότερων

υπό την προϋπόθεση ότι υπάρχει συμμόρφωση με όλους τους ακόλουθους όρους:

.3 όλα τα πετρελαιοειδή μίγματα διατηρούνται επί του πλοίου για μεταγενέστερη απόρριψη στις ευκολίες υποδοχής.

.4 για ταξίδια τα οποία προσδιορίζονται στην παράγραφο 5.2.2 του κανονισμού αυτού, η Αρχή έχει καθορίσει ότι επαρκείς εγκαταστάσεις υποδοχής είναι διαθέσιμες για να παραλάβουν τα πετρελαιοειδή μίγματα αυτά σε εκείνους τους λιμένες ή τερματικούς σταθμούς φόρτωσης πετρελαίου στους οποίους καταπλέει το πετρελαιοφόρο.

.5 το Διεθνές Πιστοποιητικό Πρόληψης Ρύπανσης από Πετρέλαιο, όταν απαιτείται, έχει εκδοθεί βάσει του ότι το πλοίο εμπλέκεται αποκλειστικά σε μία ή περισσότερες από τις κατηγορίες ταξιδιών οι οποίες καθορίζονται στις παραγράφους 5.2.1 και 5.2.2.2 του κανονισμού αυτού, και

.6 η ποσότητα, ο χρόνος και ο λιμένας εκφόρτωσης καταχωρούνται στο Βιβλίο Πετρελαίου.

Κανονισμός 4
Εξαιρέσεις

Οι κανονισμοί 15 και 34 του παρόντος Παραρτήματος δεν εφαρμόζονται:

.1 στην αναγκαία για την ασφάλεια του πλοίου ή για την διάσωση ανθρώπινης ζωής στην θάλασσα απόρριψη στην θάλασσα

πετρελαίου ή μίγματος πετρελαίου, ή

.2 στην απόρριψη στην θάλασσα πετρελαίου ή μίγματος πετρελαίου που προκλήθηκε από βλάβη του πλοίου ή του εξοπλισμού του:

.1 υπό τον όρο ότι έχουν ληφθεί όλες οι εύλογες προφυλάξεις μετά από την βλάβη ή την ανακάλυψη διαρροής για την εξουδετέρωση ή την ελάττωση αυτής και

.2 εκτός εάν ο πλοιοκτήτης ή ο πλοίαρχος ενήργησε με πρόθεση να προκαλέσει βλάβη ή με αμέλεια και με επίγνωση ότι η βλάβη πιθανώς να προκαλείτο, ή

.3 όταν η απόρριψη στην θάλασσα ουσιών που περιέχουν πετρέλαιο μετά από έγκριση της Αρχής όταν έγινε, με σκοπό να καταπολεμηθεί συγκεκριμένο περιστατικό ρυπάνσεως ώστε να περιορισθεί η βλάβη από την ρύπανση. Κάθε τέτοια απόρριψη εγκρίνεται από την Κυβέρνηση στην δικαιοδοσία της οποίας υπάρχει πρόθεση να πραγματοποιηθεί η απόρριψη αυτή.

Κανονισμός 5
Ισοδύναμα

1 Η Αρχή μπορεί να επιτρέψει την εγκατάσταση σε πλοίο οιουδήποτε εξαρτήματος, υλικού, εργαλείου ή συσκευής ως εναλλακτικού προς εκείνο που απαιτείται από το παρόν Παράρτημα, εάν αυτό το εξάρτημα, υλικό, εργαλείο ή συσκευή είναι τουλάχιστον τόσον αποτελεσματικό όσον αυτά που απαιτούνται από το παρόν Παράρτημα. Η εξουσία αυτή της Αρχής δεν επεκτείνεται στο να υποκαταστήσει τις λειτουργικές μεθόδους για τον έλεγχο της απορρίψεως του πετρελαίου με ισοδύναμες των χαρακτηριστικών σχεδιάσεως και κατασκευής που καθορίζονται από τους Κανονισμούς του παρόντος Παραρτήματος.

2 Η Αρχή η οποία επιτρέπει εξάρτημα, υλικό, εργαλείο, συσκευή να τοποθετείται σαν εναλλακτικό προς εκείνο που απαιτείται από το παρόν Παράρτημα να κοινοποιεί στον Οργανισμό λεπτομέρειες περί τούτου προς κοινοποίηση στα Μέρη της Σύμβασης για την πληροφόρησή τους και για αναγκαίες ενέργειες εάν χρειάζεται.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2 - ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΙΣ ΚΑΙ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΣΗ

Κανονισμός 6
Επιθεωρήσεις

1 Κάθε πετρελαιοφόρο ολικής χωρητικότητας 150 κόρων και άνω και κάθε πλοίο άλλου τύπου 400 κόρων ολικής χωρητικότητας και άνω υπόκεινται στις επιθεωρήσεις που καθορίζονται παρακάτω:

.1 μία αρχική επιθεώρηση πριν το πλοίο τεθεί σε λειτουργία ή πριν το

Πιστοποιητικό, το απαιτούμενο από τον Κανονισμό 7 του παρόντος Παραρτήματος, εκδοθεί για πρώτη φορά, η οποία περιλαμβάνει μία πλήρη επιθεώρηση της κατασκευής του, του εξοπλισμού, των συστημάτων, των εξαρτημάτων, των διατάξεων και του υλικού, στην έκταση που το πλοίο καλύπτεται από το παρόν Παράρτημα. Αυτή η επιθεώρηση πρέπει να είναι τέτοια ώστε να εξασφαλίζεται ότι η κατασκευή, ο εξοπλισμός, τα συστήματα, τα εξαρτήματα, οι διατάξεις και το υλικό, συμμορφώνονται πλήρως με τις εφαρμοστέες απαιτήσεις του παρόντος Παραρτήματος.

.2 μια επιθεώρηση ανανέωσης ανά διαστήματα καθοριζόμενα από την Αρχή, που δεν πρέπει να υπερβαίνουν τα πέντε έτη, εκτός της περιπτώσεως όπου οι κανονισμοί 10.2.2, 10.5, 10.6 ή 10.7 του παρόντος Παραρτήματος εφαρμόζονται. Η επιθεώρηση ανανέωσης πρέπει να είναι τέτοια ώστε να βεβαιώνεται ότι η κατασκευή, ο εξοπλισμός, τα συστήματα, τα εξαρτήματα, οι διατάξεις και το υλικό συμμορφώνονται πλήρως με τις εφαρμοστέες απαιτήσεις του παρόντος Παραρτήματος.

3. μία ενδιάμεση επιθεώρηση εντός 3 μηνών πριν ή μετά την δεύτερη επετειακή ημερομηνία ή εντός 3 μηνών πριν ή μετά την τρίτη επετειακή ημερομηνία του Πιστοποιητικού η οποία λαμβάνει την θέση μίας εκ των ετησίων επιθεωρήσεων, οι οποίες προσδιορίζονται στην παράγραφο 1.4 του κανονισμού αυτού. Η ενδιάμεση επιθεώρηση πρέπει να είναι τέτοια ώστε να διασφαλίζεται ότι ο εξοπλισμός και τα σχετικά συστήματα αντλιών και σωληνώσεων, περιλαμβανομένων των συστημάτων παρακολούθησης και ελέγχου του απορριπτόμενου πετρελαίου, των συστημάτων πλύσης με αργό πετρέλαιο του εξοπλισμού διαχωριστήρα πετρελαίου/ νερού και των συστημάτων φίλτρων πετρελαίου συμμορφώνονται πλήρως με τις εφαρμοστέες απαιτήσεις του Παραρτήματος αυτού και ευρίσκονται σε καλή κατάσταση λειτουργίας. Οι ενδιάμεσες επιθεωρήσεις αυτές πρέπει να επικυρώνονται επί του Πιστοποιητικού, το οποίο εκδίδεται σύμφωνα με τον κανονισμό 7 ή 8 του παρόντος Παραρτήματος.

.4 μία ετήσια επιθεώρηση εντός 3 μηνών πριν ή μετά από κάθε επετειακή ημερομηνία του Πιστοποιητικού, συμπεριλαμβανομένης και μίας γενικής επιθεώρησης της κατασκευής του, του εξοπλισμού, των συστημάτων, των εξαρτημάτων, των διατάξεων και του υλικού που αναφέρεται στην παράγραφο 1.1 του παρόντος κανονισμού, προκειμένου να βεβαιωθούν ότι έχουν συντηρηθεί σύμφωνα με τις παραγράφους 4.1. και 4.2 του παρόντος κανονισμού και ότι παραμένουν σε ικανοποιητική κατάσταση για τις σκοπούμενες λειτουργίες του πλοίου. Αυτές οι ετήσιες επιθεωρήσεις πρέπει να επικυρώνονται επι του Πιστοποιητικού το οποίο εκδίδεται βάσει του κανονισμού 7 ή 8 του παρόντος Παραρτήματος.

.5 μία επιπρόσθετη επιθεώρηση, είτε γενική ή μερική, αναλόγως των περιστάσεων, πραγματοποιείται μετά από μία επισκευή που

προκύπτει από αποτέλεσμα ελέγχων που περιγράφονται στην παράγραφο 4.3 του κανονισμού, ή οποτεδήποτε διενεργούνται σημαντικές επισκευές ή ανανεώσεις. Η επιθεώρηση πρέπει να είναι τέτοια ώστε να διασφαλίζεται ότι οι αναγκαίες επισκευές ή ανανεώσεις έχουν γίνει αποτελεσματικά, ότι τα υλικά και η ποιότητα των επισκευών ή των ανανεώσεων αυτών είναι από κάθε άποψη ικανοποιητικές και ότι το πλοίο συμμορφώνεται σε όλα τα θέματα με τις απαιτήσεις αυτού του Παραρτήματος.

2 Η Αρχή καθορίζει την λήψη καταλλήλων μέτρων για τα πλοία που δεν υπόκεινται στις διατάξεις της παραγράφου 1 του παρόντος κανονισμού, για να διασφαλίζει ότι πληρούνται οι εφαρμοστέες διατάξεις του παρόντος Παραρτήματος.

3.1 Επιθεωρήσεις των πλοίων, που αφορούν στην εφαρμογή των διατάξεων του παρόντος Προσαρτήματος πρέπει να διενεργούνται από αρμόδια όργανα της Αρχής. Ωστόσο η Αρχή μπορεί να εμπιστευθεί τις επιθεωρήσεις είτε σε επιθεωρητές διορισμένους για τον σκοπό αυτό είτε σε οργανισμούς αναγνωρισμένους απ' αυτήν. Οι οργανισμοί αυτοί συμμορφώνονται με τις οδηγίες, οι οποίες έχουν υιοθετηθεί από τον Οργανισμό με την απόφαση Α.739(18), όπως είναι δυνατό να τροποποιούνται από τον Οργανισμό, και τις προδιαγραφές οι οποίες έχουν υιοθετηθεί από τον Οργανισμό με την απόφαση Α.789(19), όπως είναι δυνατό να τροποποιούνται από τον Οργανισμό, υπό την προϋπόθεση ότι οι τροποποιήσεις αυτές έχουν τροποποιηθεί, έχουν τεθεί σε ισχύ και ενέργεια σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 16 της παρούσας Σύμβασης αναφορικά με τις διαδικασίες τροποποίησης οι οποίες είναι εφαρμοστέες για το Παράρτημα αυτό.

3.2 Μία Αρχή, η οποία διορίζει επιθεωρητές ή αναγνωρισμένους οργανισμούς για να διενεργούν επιθεωρήσεις, όπως ορίζεται στην υποπαράγραφο 3.1 του παρόντος κανονισμού, εξουσιοδοτεί κατ΄ ελάχιστο, κάθε διορισμένο επιθεωρητή ή αναγνωρισμένο οργανισμό:

.1 να απαιτεί επισκευές σε ένα πλοίο, και

.2 να διενεργεί επιθεωρήσεις, εάν ζητηθούν από τις αρμόδιες αρχές ενός Κράτους λιμένα.

Η Αρχή γνωστοποιεί στον Οργανισμό τις ειδικές ευθύνες και όρους της αρμοδιότητος που παρέχεται στους διορισμένους επιθεωρητές ή αναγνωρισμένους οργανισμούς, για να κοινοποιηθούν στα Μέρη της παρούσας Σύμβασης προς ενημέρωση των οργάνων της.

3.3 Όταν ένας διορισμένος επιθεωρητής ή αναγνωρισμένος οργανισμός κρίνει ότι η κατάσταση του πλοίου ή του εξοπλισμού του δεν ανταποκρίνεται ουσιωδώς με τα στοιχεία του Πιστοποιητικού ή είναι τέτοια ώστε το πλοίο να μην δύναται να ταξιδεύσει χωρίς να αποτελεί μια αδικαιολόγητη απειλή κινδύνου για το θαλάσσιο περιβάλλον, τότε ο επιθεωρητής αυτός ή ο αναγνωρισμένος οργανισμός πρέπει να διασφαλίζει άμεσα ότι αναλήφθηκαν ενέργειες αποκατάστασης και να ενημερώνει σε εύλογο χρόνο την Αρχή.

Εάν οι ενέργειες αυτές για την αποκατάσταση δεν πραγματοποιηθούν, το Πιστοποιητικό πρέπει να αποσύρεται και να ενημερώνεται αμέσως η Αρχή, και εάν το πλοίο βρίσκεται σε λιμένα ενός άλλου Μέρους, οι αρμόδιες αρχές του Κράτους του λιμένα πρέπει να ενημερώνονται επίσης αμέσως. Όταν ένας αξιωματούχος της Αρχής, ένας διορισμένος επιθεωρητής ή αναγνωρισμένος οργανισμός έχει ενημερώσει τις αρμόδιες αρχές του κράτους του Λιμένα, η Κυβέρνηση του κράτους του λιμένα πρέπει να παρέχει σε αυτό τον αξιωματούχο, επιθεωρητή ή οργανισμό κάθε αναγκαία βοήθεια να εκπληρώσει τις υποχρεώσεις του που απορρέουν από τον κανονισμό αυτού. Όταν είναι δυνατόν η Κυβέρνηση του Κράτους του λιμένα λαμβάνει μέτρα τέτοια ώστε να διασφαλίζεται ότι το πλοίο δεν μπορεί να αποπλεύσει έως ότου μπορεί να ταξιδεύσει ή να αποπλεύσει από το λιμάνι με σκοπό να κατευθυνθεί στη πλησιέστερη διαθέσιμη επισκευαστική βάση χωρίς να αποτελέσει μία αδικαιολόγητη απειλή κινδύνου για το θαλάσσιο περιβάλλον.

3.4 Σε κάθε περίπτωση, η ενδιαφερόμενη Αρχή πρέπει να εγγυάται πλήρως την ολοκλήρωση και την αποτελεσματικότητα της επιθεώρησης και πρέπει να αναλαμβάνει να εξασφαλίζει τις απαραίτητες διευθετήσεις ώστε να ικανοποιείται αυτή η υποχρέωση.

4.1 Το πλοίο και ο εξοπλισμός του πρέπει να συντηρείται σύμφωνα με τις διατάξεις της παρούσας Σύμβασης για να εξασφαλίζεται ότι το πλοίο από κάθε άποψη παραμένει κατάλληλο να ταξιδεύει χωρίς να αποτελεί μια αδικαιολόγητη απειλή κινδύνου για το θαλάσσιο περιβάλλον.

4.2 Μετά την ολοκλήρωση οποιασδήποτε επιθεώρησης του πλοίου σύμφωνα με την παραγράφου 1 αυτού του κανονισμού, δεν πρέπει να γίνεται καμία αλλαγή στην κατασκευή, στον εξοπλισμό, στα συστήματα, στα εξαρτήματα, στις διατάξεις ή στο υλικό που καλύπτονται από τις επιθεωρήσεις, χωρίς την έγκριση της Αρχής, εκτός από την απευθείας αντικατάσταση του σχετικού εξοπλισμού και των εξαρτημάτων.

4.3 Οποτεδήποτε συμβεί ένα ατύχημα σε ένα πλοίο ή διαπιστωθεί ζημία η οποία ουσιωδώς επηρεάζει την ακεραιότητα του πλοίου ή την αποτελεσματικότητα ή την πληρότητα του εξοπλισμού του που καλύπτεται από αυτό το Παράρτημα, ο πλοίαρχος ή ο πλοιοκτήτης πρέπει να τα αναφέρει με την πρώτη ευκαιρία στην Αρχή, στον αναγνωρισμένο οργανισμό ή στον διορισμένο επιθεωρητή που είναι υπεύθυνος για την έκδοση του αντίστοιχου Πιστοποιητικού, ο οποίος με πρωτοβουλία του διενεργεί την έρευνα για να αποφασίσει αν είναι αναγκαία μία επιθεώρηση όπως απαιτείται από την παράγραφο 1. Εάν το πλοίο βρίσκεται σε λιμένα ενός άλλου Μέρους, ο πλοίαρχος ή ο πλοιοκτήτης πρέπει να το αναφέρει επίσης άμεσα στις αρμόδιες Αρχές του Κράτους του λιμένα και ο διορισμένος επιθεωρητής ή ο αναγνωρισμένος οργανισμός πρέπει να εξακριβώνει ότι έχει γίνει μια τέτοια αναφορά.

Κανονισμός 7
Έκδοση ή επικύρωση Πιστοποιητικού

1 Διεθνές Πιστοποιητικό Πρόληψης Ρύπανσης από Πετρέλαιο εκδίδεται, μετά από μια αρχική επιθεώρηση ή επιθεώρηση ανανέωσης, σύμφωνα με τις διατάξεις του Κανονισμού 6 του παρόντος Παραρτήματος, σε κάθε πετρελαιοφόρο, ολικής

χωρητικότητας 150 κόρων και πάνω και σε κάθε άλλο πλοίο ολικής χωρητικότητας 400 κόρων και πάνω, το οποίο εκτελεί πλόες προς λιμένας ή υπεράκτιους τερματικούς σταθμούς που βρίσκονται στην δικαιοδοσία άλλων Μερών της Σύμβασης.

2 Τέτοιο Πιστοποιητικό εκδίδεται ή επικυρώνεται ως κατάλλήλο είτε από την Αρχή είτε από κάθε πρόσωπο ή οργανισμό, αρμοδίως εξουσιοδοτημένο από αυτή. Σε κάθε περίπτωση η Αρχή αναλαμβάνει πλήρη ευθύνη για το πιστοποιητικό.

Κανονισμός 8
Έκδοση ή επικύρωση πιστοποιητικού από άλλη Κυβέρνηση

1 Η Κυβέρνηση ενός Μέρους της παρούσας Σύμβασης μπορεί, κατόπιν αιτήσεως της Αρχής, να υποβάλει ένα πλοίο για επιθεώρηση και εφόσον βεβαιωθεί ότι το πλοίο αυτό συμμορφώνεται με τις διατάξεις του παρόντος Παραρτήματος, να εκδίδει ή να εξουσιοδοτεί την έκδοση ενός Διεθνούς Πιστοποιητικού Πρόληψης Ρύπανσης από Πετρελαιοειδή για το πλοίο και, εφόσον είναι αποδεκτό, να επικυρώσει ή να εξουσιοδοτήσει την επικύρωση του πιστοποιητικού αυτού επί του πλοίου σύμφωνα με το παρόν Παράρτημα.

2 Αντίγραφο του πιστοποιητικού και αντίγραφο της εκθέσεως επιθεωρήσεως πρέπει να αποστέλλεται το συντομότερο δυνατό στην αιτούσα Αρχή.

3 Πιστοποιητικό που εκδίδεται με τον παραπάνω τρόπο πρέπει να περιέχει δήλωση ότι έχει εκδοθεί κατόπιν αιτήσεως της Αρχής και έχει την ίδια ισχύ και λαμβάνει την ιδία αναγνώριση με το πιστοποιητικό που εκδίδεται σύμφωνα με τον Κανονισμό 7 του παρόντος Παραρτήματος.

4 Δεν εκδίδεται Διεθνές Πιστοποιητικό Πρόληψης Ρύπανσης από Πετρέλαιο για πλοίο που φέρει τη σημαία χώρας μη Μέρους.

Κανονισμός 9
Τύπος του πιστοποιητικού

Το Διεθνές Πιστοποιητικό Πρόληψης Ρύπανσης από Πετρέλαιο πρέπει να είναι σύμφωνο με τον τύπο υποδείγματος που δίδεται στο Προσάρτημα ΙΙ του παρόντος Παραρτήματος και να είναι τουλάχιστον στην Αγγλική, την Γαλλική ή την Ισπανική γλώσσα. Εάν χρησιμοποιείται επίσης μία επίσημη γλώσσα της χώρας η οποία το εκδίδει, αυτή επικρατεί σε περίπτωση ασυμφωνίας.

Κανονισμός 10
Διάρκεια και ισχύς του πιστοποιητικού

1 Ένα Διεθνές Πιστοποιητικό Πρόληψης Ρύπανσης από Πετρέλαιο εκδίδεται για μία περίοδο, η οποία καθορίζεται από την Αρχή, που όμως δεν υπερβαίνει τα πέντε έτη.

2.1 Χωρίς να παραβλάπτονται οι απαιτήσεις της παραγράφου 1 του παρόντος

κανονισμού, όταν η επιθεώρηση ανανέωσης ολοκληρωθεί εντός 3 μηνών πριν την ημερομηνία λήξης του υπάρχοντος πιστοποιητικού, το νέο πιστοποιητικό έχει ισχύ από την ημερομηνία ολοκλήρωσης της επιθεώρησης ανανέωσης και για χρονικό διάστημα που δεν υπερβαίνει τα 5 έτη από την ημερομηνία λήξεως του υπάρχοντος πιστοποιητικού.

2.2 Όταν η επιθεώρηση ανανέωσης ολοκληρωθεί μετά την ημερομηνία λήξης του υπάρχοντος πιστοποιητικού, το νέο πιστοποιητικό είναι σε ισχύ από την ημερομηνία ολοκλήρωσης της επιθεώρησης ανανέωσης και για χρονικό διάστημα που δεν υπερβαίνει τα 5 έτη από την ημερομηνία λήξης του υπάρχοντος πιστοποιητικού.

2.3 Όταν η επιθεώρηση ανανέωσης ολοκληρωθεί νωρίτερα των τριών μηνών πριν την ημερομηνία λήξης του υπάρχοντος πιστοποιητικού, το νέο πιστοποιητικό είναι σε ισχύ από την ημερομηνία ολοκλήρωσης της επιθεώρησης ανανέωσης και για χρονικό διάστημα που δεν υπερβαίνει τα 5 έτη από την ημερομηνία ολοκλήρωσης της επιθεώρησης ανανέωσης.

3 Εάν ένα πιστοποιητικό εκδίδεται για μία περίοδο μικρότερη των 5 ετών, η Αρχή μπορεί να παρατείνει την ισχύ του πιστοποιητικού αυτού πέραν της ημερομηνίας λήξης του έως την μέγιστη χρονική περίοδο η οποία προσδιορίζεται στην παράγραφο 1 του παρόντος κανονισμού, υπό την προϋπόθεση ότι οι επιθεωρήσεις οι οποίες αναφέρονται στους κανονισμούς 6.1.3 και 6.1.4 του παρόντος Παραρτήματος που έχουν εφαρμογή όταν ένα πιστοποιητικό εκδίδεται για μία περίοδο 5 ετών διενεργούνται όπως προβλέπεται.

4 Εάν μία επιθεώρηση ανανέωσης έχει ολοκληρωθεί και ένα νέο πιστοποιητικό δεν μπορεί να εκδοθεί ή να τοποθετηθεί επί του πλοίου πριν την ημερομηνία λήξης του υπάρχοντος πιστοποιητικού, ο επιθεωρητής ή ο οργανισμός, ο οποίος έχει εξουσιοδοτηθεί από την Αρχή, μπορεί να επικυρώσει το υπάρχον πιστοποιητικό και το πιστοποιητικό αυτό γίνεται αποδεκτό ως ισχύον για μία περαιτέρω χρονική περίοδο η οποία δεν μπορεί να υπερβαίνει τους 5 μήνες από την ημερομηνία λήξης.

5 Εάν ένα πλοίο στο χρόνο που το πιστοποιητικό λήγει δεν βρίσκεται σε ένα λιμάνι όπου μπορεί να επιθεωρηθεί, η Αρχή μπορεί να παρατείνει την περίοδο ισχύος του πιστοποιητικού αλλά η παράταση αυτή χορηγείται μόνο για να ολοκληρώσει το ταξίδι του το πλοίο στον λιμένα στον οποίο μπορεί να επιθεωρηθεί, και μόνο όταν είναι εύλογο και ορθό να συμβεί αυτό. Κανένα πιστοποιητικό δεν παρατείνεται για μία περίοδο μεγαλύτερη των 3 μηνών, και σε κανένα πλοίο που χορηγείται παράταση μέχρι το προσεχές λιμάνι κατάπλου για να επιθεωρηθεί, δεν παρέχεται το δικαίωμα να αποπλεύσει από το λιμάνι αυτό χωρίς να εφοδιαστεί με το νέο πιστοποιητικό. Όταν η επιθεώρηση ανανέωσης ολοκληρωθεί, το νέο πιστοποιητικό πρέπει να έχει ισχύ έως μία ημερομηνία η οποία δεν πρέπει να υπερβαίνει τα 5 έτη από την ημερομηνία λήξης του υπάρχοντος πιστοποιητικού πριν από την χορήγηση παράτασης.

6 Ένα πιστοποιητικό το οποίο έχει εκδοθεί για ένα πλοίο που απασχολείται σε μικρής διάρκειας ταξίδια το οποίο δεν έχει πάρει παράταση βάσει των ανωτέρω

διατάξεων του κανονισμού αυτού, είναι δυνατό να λάβει παράταση από την Αρχή για μία περίοδο χάριτος έως ένα μήνα από την ημερομηνία λήξεως η οποία αναφέρεται σε αυτό. Όταν η επιθεώρηση ανανέωσης ολοκληρωθεί, το νέο πιστοποιητικό πρέπεί να έχει ισχύ έως μία ημερομηνία η οποία δεν υπερβαίνει τα 5 έτη από την ημερομηνία λήξης του υπάρχοντος πιστοποιητικού πριν την χορήγηση της παράτασης.

7 Σε ειδικές περιστάσεις, όπως προσδιορίζονται από την Αρχή, ένα νέο πιστοποιητικό δεν είναι απαραίτητο να χρονολογείται από την ημερομηνία λήξεως του υπάρχοντος πιστοποιητικού, όπως προβλέπεται από τις παραγράφους 2.2, 5 ή 6 του κανονισμού αυτού. Στις ειδικές αυτές περιστάσεις, το νέο πιστοποιητικό έχει ισχύ έως μία ημερομηνία η οποία δεν πρέπει να υπερβαίνει τα 5 έτη από την ημερομηνία ολοκλήρωσης της επιθεώρησης ανανέωσης.

8 Εάν μία ετήσια επιθεώρηση ή μία επιθεώρηση ανανέωσης ολοκληρωθεί πριν την χρονική περίοδο η οποία προσδιορίζεται στον κανονισμό 6 του Παραρτήματος αυτού, τότε:

.1 η επετειακή ημερομηνία η οποία εμφανίζεται στο πιστοποιητικό τροποποιείται με επικύρωση για ημερομηνία, η οποία δεν υπερβαίνει τους 3 μήνες από την ημερομηνία που ολοκληρώθηκε η επιθεώρηση.

.2 η μεταγενέστερη ετήσια ή ενδιάμεση επιθεώρηση, η οποία απαιτείται από τον κανονισμό 6.1 του παρόντος Παραρτήματος πρέπει να ολοκληρώνεται στα ενδιάμεσα διαστήματα τα οποία περιγράφονται από τον κανονισμό αυτό με βάση τη νέα επετειακή ημερομηνία, και

.3 η ημερομηνία λήξεως μπορεί να παραμένει αμετάβλητη, υπό την προϋπόθεση ότι μία ή περισσότερες ετήσιες ή ενδιάμεσες επιθεωρήσεις, διενεργούνται με τρόπο ώστε τα μέγιστα ενδιάμεσα διαστήματα μεταξύ των επιθεωρήσεων τα οποία προβλέπονται από τον κανονισμό 6.1 του παρόντος Παραρτήματος δεν υπερβαίνονται.

9 Πιστοποιητικό το οποίο εκδίδεται σύμφωνα με τους κανονισμούς 7 ή 8 του παρόντος Παραρτήματος παύει να ισχύει σε κάθε μια από τις ακόλουθες περιπτώσεις:

.1 εφόσον οι σχετικές επιθεωρήσεις δεν ολοκληρώθηκαν εντός των χρονικών περιόδων οι οποίες προσδιορίζονται στον κανονισμό 6.1 του παρόντος Παραρτήματος.

.2 εφόσον το πιστοποιητικό δεν έχει επικυρωθεί σύμφωνα με τον κανονισμό 6.1.3 ή 6.1.4 του παρόντος Παραρτήματος, ή

.3 εφόσον γίνει αλλαγή σημαίας του πλοίου σε σημαία άλλου Κράτους. Νέο πιστοποιητικό εκδίδεται μόνον όταν η Κυβέρνηση η οποία εκδίδει το νέο πιστοποιητικό και είναι απόλυτα ικανοποιημένη ότι το πλοίο βρίσκεται σε πλήρη συμμόρφωση με τις απαιτήσεις των κανονισμών 6.4.1 και 6.4.2 του παρόντος Παραρτήματος. Σε περίπτωση αλλαγής σημαίας μεταξύ Μερών, αν ζητηθεί εντός 3

μηνών μετά την πραγματοποίηση της αλλαγής, η Κυβέρνηση του Μέρους του οποίου έφερε τη σημαία πριν το πλοίο πρέπει να διαβιβάσει το συντομότερο δυνατόν στην Αρχή αντίγραφα του πιστοποιητικού που έφερε το πλοίο πριν την αλλαγή σημαίας και, εφόσον είναι διαθέσιμα, αντίγραφα των εκθέσεων επιθεώρησης.

Κανονισμός 11
Έλεγχος του Κράτους του Λιμένα επί των λειτουργικών απαιτήσεων[*]

1 Ένα πλοίο όταν ευρίσκεται σε λιμένα ή παράκτιο τερματικό σταθμό ενός άλλου Μέρους υπόκειται σε επιθεώρηση από αξιωματούχους δεόντως εξουσιοδοτημένους από το Μέρος αυτό αναφορικά με τις λειτουργικές απαιτήσεις βάσει του Παραρτήματος αυτού, όταν υπάρχουν επαρκείς ενδείξεις να πιστεύεται ότι ο πλοίαρχος ή το πλήρωμα δεν είναι εξοικειωμένοι με βασικές διαδικασίες επί του πλοίου οι οποίες σχετίζονται με την πρόληψη ρύπανσης από πετρέλαιο.

2 Στις περιπτώσεις οι οποίες περιγράφονται στην παράγραφο 1 του κανονισμού αυτού, το Μέρος πρέπει να λαμβάνει τα μέτρα εκείνα τα οποία διασφαλίζουν ότι το πλοίο δεν πρόκειται να αποπλεύσει έως ότου η κατάσταση έχει τεθεί σε έλεγχο σύμφωνα με τις απαιτήσεις του Παραρτήματος αυτού.

3 Οι διαδικασίες αναφορικά με τον έλεγχο της Αρχής του λιμένα οι οποίες περιγράφονται στο άρθρο 5 της παρούσας Σύμβασης εφαρμόζονται στον κανονισμό αυτό.

4 Καμία διάταξη σ' αυτόν τον κανονισμό δεν θεωρείται ότι περιορίζει τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις ενός Μέρους να πραγματοποιεί έλεγχο επί των λειτουργικών απαιτήσεων που ειδικότερα προβλέπονται στην παρούσα Σύμβαση.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3 - ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΓΙΑ ΧΩΡΟΥΣ ΜΗΧΑΝΟΛΟΓΙΚΟΥ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΥ ΓΙΑ ΟΛΑ ΤΑ ΠΛΟΙΑ

ΤΜΗΜΑ Α ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ

Κανονισμός 12
Δεξαμενές για κατάλοιπα πετρελαίου (κατακαθήματα)

1 Κάθε πλοίο 400 κόρων ολικής χωρητικότητας και άνω πρέπει να εφοδιάζεται με μία δεξαμενή ή δεξαμενές επαρκούς χωρητικότητας, λαμβανομένου υπ' όψη του τύπου της μηχανής και την διάρκεια του ταξιδιού για να δέχεται τα κατάλοιπα πετρελαίου (κατακαθήματα) τα οποία δεν μπορούν να διατεθούν διαφορετικά σύμφωνα με τις απαιτήσεις του παρόντος Παραρτήματος, όπως είναι αυτά που προκύπτουν από τον καθαρισμό καυσίμου πετρελαίου και λιπαντικών και από διαρροές πετρελαίου από τους χώρους των μηχανών.

---

[*] *Αναφέρεται στις Διαδικασίες για Έλεγχο του Κράτους του Λιμένα, οι οποίες έχουν υιοθετηθεί από τον Οργανισμό με την απόφαση Α.787(19) όπως τροποποιήθηκαν με την απόφαση Α.882(21). Βλέπε έκδοση ΙΜΟ Νο.ΙΜΟ-650Ε*

2 Οι σωληνώσεις από και προς τις δεξαμενές καταλοίπων πετρελαίου δεν πρέπει να έχουν άμεση σύνδεση επί του πλοίου, παρά μόνο με τον πρότυπο σύνδεσμο απόρριψης που αναφέρεται στον κανονισμό 13.

3 Σε πλοία τα οποία έχουν παραδοθεί μετά την 31η Δεκεμβρίου 1979, όπως καθορίζεται στον κανονισμό 1.28.2, οι δεξαμενές για τα κατάλοιπα πετρελαίου πρέπει να είναι σχεδιασμένες και κατασκευασμένες με τρόπο ώστε να διευκολύνεται ο καθαρισμός τους και η εκφόρτωση των καταλοίπων στις εγκαταστάσεις υποδοχής. Πλοία τα οποία έχουν παραδοθεί την ή πριν από την 31η Δεκεμβρίου 1979, όπως καθορίζεται στον κανονισμό 1.28.1, πρέπει να συμμορφώνονται με την απαίτηση αυτή στην έκταση που αυτό είναι εύλογο και εφαρμόσιμο.

Κανονισμός 13
Πρότυπος σύνδεσμος για σωλήνες απορρίψεως

Για να καταστεί δυνατόν οι σωλήνες των ευκολιών υποδοχής να συνδεθούν με τις σωληνώσεις απορρίψεως καταλοίπων του πλοίου που περιέχονται από τα διαπύθμενα του μηχανοστασίου και τις δεξαμενές καταλοίπων και οι δυο γραμμές πρέπει να έχουν πρότυπο σύνδεσμο απόρριψης σύμφωνα με τον ακόλουθο πίνακα:

Πρότυπες διαστάσεις παρεμβυσμάτων για συνδέσεις απόρριψης

Περιγραφή	**Διάσταση**
Εξωτερική διάμετρος	215 χιλ
Εσωτερική διάμετρος	Σύμφωνα με την εξωτερική διάμετρο του σωλήνα
Διάμετρος κύκλου κοχλία	183 χιλ
Εγκοπές στο παρέμβυσμα (φλάντζα)	6 οπές διαμέτρου 22 χιλ που απέχουν εξ ίσου επί του κύκλου κοχλιών ως ανωτέρω χαραγμένες μέχρι της περιφερείας του παρεμβύσματος. Το πλάτος της εγκοπής είναι 22 χιλ
Πάχος παρεμβύσματος	20 χιλ
Κοχλίες και περικόχλια ποσότητες & διάμετροι	6 οπές, διαμέτρου 20 χιλ η κάθε μια και καταλλήλου μήκους
Το παρέμβυσμα πρέπει να είναι σχεδιασμένο για να δέχεται σωλήνες μεγίστης εσωτερικής διαμέτρου 125 χιλ και να είναι από χάλυβα ή από άλλο ισοδύναμο υλικό με επίπεδη επιφάνεια. Αυτό το παρέμβυσμα μαζί με μια σαλαμάστρα από υλικό ανθεκτικό στο πετρέλαιο, είναι κατάλληλο για πίεση λειτουργίας 600 kPa.	

ΤΜΗΜΑ Β ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ

Κανονισμός 14
Εξοπλισμός φίλτρου πετρελαίου

1 Εκτός από όπως προσδιορίζεται στην παράγραφο 3 του κανονισμού αυτού, κάθε πλοίο 400 κόρων ολικής χωρητικότητας και άνω αλλά μικρότερης των 10.000 κόρων ολικής χωρητικότητας πρέπει να έχει εγκατεστημένο εξοπλισμό φίλτρου πετρελαίου σύμφωνα με την παράγραφο 6 του κανονισμού αυτού. Οποιοδήποτε τέτοιο πλοίο το οποίο μπορεί να απορρίψει στην θάλασσα έρμα το οποίο έχει παρακρατηθεί στις δεξαμενές πετρελαίου σύμφωνα με τον κανονισμό 16.2 πρέπει να συμμορφώνεται με την παράγραφο 2 του κανονισμού αυτού.

2 Εκτός από όπως προσδιορίζεται στην παράγραφο 3 του κανονισμού αυτού, κάθε πλοίο 10.000 κόρων ολικής χωρητικότητας και άνω πρέπει να φέρει εξοπλισμό φίλτρου πετρελαίου ο οποίος συμμορφώνεται με την παράγραφο 7 του κανονισμού αυτού.

3 Πλοία, όπως πλωτά ξενοδοχεία, σκάφη αποθήκευσης κλπ. τα οποία είναι σταθερά, με την εξαίρεση των ταξιδιών μετακίνησης σε νέα θέση χωρίς μεταφορά φορτίου, δεν είναι αναγκαίο να έχουν προμηθευθεί εξοπλισμό φίλτρου πετρελαίου. Τα πλοία αυτά πρέπει να είναι εξοπλισμένα με μία δεξαμενή συγκέντρωσης επαρκούς όγκου, προς ικανοποίηση της Αρχής, για την ολική συγκέντρωση των σεντινόνερων επί του πλοίου. Όλα τα σεντινόνερα πρέπει να συγκεντρώνονται επί του πλοίου και κατόπιν να εκφορτώνονται σε ευκολίες υποδοχής.

4 Η Αρχή πρέπει να διασφαλίζει ότι πλοία κάτω των 400 κόρων ολικής χωρητικότητας είναι εξοπλισμένα, στην έκταση που αυτό είναι πρακτικά δυνατό, για να συγκρατούν επί του πλοίου πετρέλαιο ή πετρελαιοειδή μίγματα ή να τα απορρίπτουν σύμφωνα με τις απαιτήσεις του κανονισμού 15.6 του Παραρτήματος αυτού.

5 Η Αρχή μπορεί να απαλλάξει των απαιτήσεων των παραγράφων 1 και 2 του παρόντος κανονισμού:

.1 Κάθε πλοίο που εκτελεί αποκλειστικά ταξίδια εντός ειδικών περιοχών, ή

.2 Κάθε πλοίο πιστοποιημένο βάσει του Διεθνούς Κώδικα Ασφάλειας για Ταχύπλοα Σκάφη (ή με άλλο τρόπο εντός του πλαισίου του Κώδικα αυτού αναφορικά με το μέγεθος και τον σχεδιασμό) το οποίο εμπλέκεται σε προγραμματισμένη υπηρεσία με χρόνο μετάβασης και επιστροφής ο οποίος δεν υπερβαίνει τις 24 ώρες και καλύπτει επίσης ταξίδια μετακίνησης σε νέα θέση χωρίς την μεταφορά επιβατών ή φορτίου για τα πλοία αυτά.

.3 Αναφορικά με την διάταξη των υποπαραγράφων .1 και .2 ανωτέρω, πρέπει να υπάρχει συμμόρφωση με τις ακόλουθες συνθήκες:

  .1 το πλοίο είναι εξοπλισμένο με δεξαμενή συγκέντρωσης η οποία έχει όγκο επαρκή, προς ικανοποίηση της Αρχής, για την συνολική συγκέντρωση των σεντινόνερων στο πλοίο.

.2 Όλη η ποσότητα των σεντινόνερων συγκεντρώνεται επί του πλοίου για μεταγενέστερη απόρριψη στις ευκολίες υποδοχής.

.3 η Αρχή έχει εκτιμήσει ότι επαρκείς ευκολίες υποδοχής είναι διαθέσιμες για να παραλαμβάνουν των σεντινόνερων σε επαρκή αριθμό λιμένων ή τερματικών σταθμών στους οποίους το πλοίο προσεγγίζει.

.4 το Διεθνές Πιστοποιητικό Πρόληψης Ρύπανσης από Πετρέλαιο, όταν απαιτείται, να επικυρώνεται ως προς το ότι το πλοίο χρησιμοποιείται αποκλειστικά σε ταξίδια εντός ειδικών περιοχών ή έχει γίνει αποδεκτό ως ταχύπλοο πλοίο για τον σκοπό του κανονισμού αυτού και για συγκεκριμένη υπηρεσία, και

.5 η ποσότητα, ο χρόνος και ο λιμένας απόρριψης να καταχωρούνται στο Βιβλίο Πετρελαίου Μέρος Ι.

6 Ο εξοπλισμός φίλτρου πετρελαίου ο οποίος αναφέρεται στην παράγραφο 1 του κανονισμού αυτού πρέπει να είναι σχεδιασμού εγκεκριμένου από την Αρχή και πρέπει να είναι τέτοιος ώστε να εξασφαλίζεται ότι κάθε μίγμα πετρελαίου το οποίο απορρίπτεται στην θάλασσα αφού προηγουμένως περάσει μέσα από το σύστημα, έχει περιεκτικότητα πετρελαίου που δεν υπερβαίνει τα 15 μέρη ανά εκατομμύριο. Κατά την μελέτη του σχεδιασμού αυτού του εξοπλισμού, η Αρχή λαμβάνει υπ' όψη της τις προδιαγραφές οι οποίες συνιστώνται από τον Οργανισμό.*

7 Ο εξοπλισμός φίλτρου πετρελαίου ο οποίος αναφέρεται στην παράγραφο 2 του κανονισμού αυτού πρέπει να συμμορφώνεται με την παράγραφο 6 αυτού του κανονισμού. Επιπρόσθετα, πρέπει να φέρει διατάξεις προειδοποιητικής συσκευής για να προσδιορίζει πότε αυτό το επίπεδο δεν μπορεί να διατηρηθεί. Το σύστημα πρέπει να έχει επίσης διατάξεις που να εξασφαλίζουν ότι κάθε απόρριψη μίγματος πετρελαίου διακόπτεται αυτόματα όταν η περιεκτικότητα της σε πετρέλαιο υπερβαίνει τα 15 μέρη ανά εκατομμύριο. Κατά την εξέταση του σχεδιασμού και της εγκρίσεως ενός τέτοιου εξοπλισμού, η Αρχή πρέπει να λαμβάνει υπόψη τις προδιαγραφές οι οποίες συνιστώνται από τον Οργανισμό.*

---

* *Αναφέρεται στην Σύσταση για τις Διεθνείς Προδιαγραφές Λειτουργίας και Δοκιμής Εξοπλισμών Διαχωρισμού Πετρελαίου Νερού και Μετρητών Περιεκτικότητας Πετρελαίου, η οποία υιοθετήθηκε από τον Οργανισμό με την Απόφαση Α.393(Χ) της Συνέλευσης, ή τις Οδηγίες και προδιαγραφές για εξοπλισμό Πρόληψης Ρύπανσης από πετρελαιοειδή μίγματα του χώρου Μηχανοστασίου των Πλοίων, οι οποίες έχουν υιοθετηθεί από την Επιτροπή Προστασίας Θαλασσίου Περιβάλλοντος με την απόφαση MEPC.60(33), ή τις αναθεωρημένες οδηγίες και προδιαγραφές για εξοπλισμό πρόληψης ρύπανσης από πετρελαιοειδή μίγματα του χώρου μηχανοστασίου πλοίων, οι οποίες έχουν υιοθετηθεί από την Επιτροπή Προστασίας Θαλασσίου Περιβάλλοντος με την απόφαση MEPC.107(49).*

ΤΜΗΜΑ Γ ΕΛΕΓΧΟΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΗΣ ΑΠΟΡΡΙΨΗΣ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ

Κανονισμός 15
Έλεγχος απόρριψης πετρελαίου

1. Υποκείμενη στις διατάξεις του κανονισμού 4 του παρόντος παραρτήματος και των παραγράφων 2, 3 και 6 του παρόντος κανονισμού, οποιαδήποτε απόρριψη πετρελαίου ή πετρελαιοειδών μιγμάτων στην θάλασσα από πλοία απαγορεύεται.

Α. Απορρίψεις εκτός ειδικών περιοχών

2. Οποιαδήποτε απόρριψη στην θάλασσα πετρελαίου ή πετρελαιοειδών μιγμάτων από πλοία 400 τόνων ολικής χωρητικότητας και άνω απαγορεύεται εκτός εάν ικανοποιούνται όλες οι παρακάτω συνθήκες:

.1 το πλοίο ευρίσκεται σε πορεία.
.2 το πετρελαιοειδές μίγμα υφίσταται επεξεργασία μέσω εξοπλισμού φίλτρου πετρελαίου ο οποίος συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις του κανονισμού 14 του Παραρτήματος αυτού.
.3 η περιεκτικότητα του πετρελαίου της εκροής χωρίς αραίωση δεν υπερβαίνει τα 15 μέρη ανά εκατομμύριο.
.4 τα πετρελαιοειδή μίγματα δεν προέρχεται τον χώρο του αντλιοστασίου του φορτίου σε πετρελαιοφόρα, και
.5 τα πετρελαιοειδή μίγματα, στην περίπτωση πετρελαιοφόρων, δεν αναμιγνύονται με κατάλοιπα φορτίου.

Β. Απορρίψεις σε ειδικές περιοχές

3 Οποιαδήποτε απόρριψη στην θάλασσα πετρελαίου ή πετρελαιοειδών μιγμάτων από πλοία 400 τόνων ολικής χωρητικότητας και άνω απαγορεύεται εκτός εάν ικανοποιούνται όλες οι ακόλουθες συνθήκες:

.1 το πλοίο ευρίσκεται σε πορεία.
.2 το πετρελαιοειδές μίγμα υφίσταται επεξεργασία μέσω εξοπλισμού φίλτρου πετρελαίου, ο οποίος συμμορφώνεται τις απαιτήσεις του κανονισμού 14.7 του Παραρτήματος αυτού.
.3 η περιεκτικότητα του πετρελαίου της εκροής χωρίς αραίωση δεν υπερβαίνει τα 15 μέρη ανά εκατομμύριο.
.4 το πετρελαιοειδές μίγμα δεν προέρχεται από τον χώρο του αντλιοστασίου σε πετρελαιοφόρα, και
.5 το πετρελαιοειδές μίγμα, στην περίπτωση πετρελαιοφόρων, δεν αναμιγνύεται με κατάλοιπα φορτίου.

4 Αναφορικά με την περιοχή της Ανταρκτικής, οποιαδήποτε απόρριψη στην θάλασσα πετρελαίου ή πετρελαιοειδών μιγμάτων από οποιοδήποτε πλοίο απαγορεύεται.

5 Τίποτα στον κανονισμό αυτό δεν απαγορεύει σε ένα πλοίο στο ταξίδι του, μόνο μέρος του οποίου είναι σε ειδική περιοχή, να απορρίπτει εκτός της ειδικής περιοχής,

σύμφωνα με τις παραγράφους 2 του παρόντος κανονισμού.

Γ. Απαιτήσεις για πλοία μικρότερα από 400 τόνους ολικής χωρητικότητας που ταξιδεύουν σε όλες τις περιοχές εκτός της περιοχής της Ανταρκτικής

6 Σε περίπτωση ενός πλοίου ολικής χωρητικότητας κάτω των 400 τόνων, πετρέλαιο και πετρελαιοειδή μίγματα πρέπει είτε να κατακρατούνται επί του πλοίου για μεταγενέστερη διάθεση σε ευκολίες υποδοχής ή να απορρίπτονται στην θάλασσα σύμφωνα με τις ακόλουθες διατάξεις:

.1 το πλοίο ευρίσκεται σε πορεία.
.2 το πλοίο έχει σε λειτουργία εξοπλισμό, εγκεκριμένο από την Αρχή, ο οποίος εξασφαλίζει ότι η περιεκτικότητα πετρελαίου της εκροής χωρίς αραίωση δεν υπερβαίνει τα 15 μέρη ανά εκατομμύριο
.3 το πετρελαιοειδές μίγμα δεν προέρχεται από τον χώρο του αντλιοστασίου φορτίου σε πετρελαιοφόρα, και
.4 το πετρελαιοειδή μίγμα, στην περίπτωση πετρελαιοφόρων, δεν αναμιγνύονται με κατάλοιπα φορτίου.

Δ. Γενικές Απαιτήσεις

7 Οποτεδήποτε παρατηρηθούν ορατά ίχνη πετρελαίου, επάνω ή κάτω από την επιφάνεια του νερού στην άμεση γειτνίαση του πλοίου ή στα απόνερα αυτού, οι Κυβερνήσεις των Μερών της Σύμβασης, κατά την έκταση που λογικά μπορούν να ενεργήσουν, πρέπει να ερευνούν εγκαίρως τα γεγονότα, για να αποφανθούν εάν έχει γίνει παράβαση των διατάξεων του παρόντος Κανονισμού. Η έρευνα πρέπει να περιλαμβάνει ιδιαίτερα, τις καταστάσεις ανέμου και θάλασσας, την πορεία και την ταχύτητα του πλοίου, άλλες πιθανές πηγές από ορατά ίχνη στην περιοχή και κάθε σχετική εγγραφή απορρίψεως πετρελαίου.

8 Καμία απόρριψη στην θάλασσα δεν πρέπει να περιέχει χημικά ή άλλες ουσίες σε ποσότητες ή συγκεντρώσεις που είναι επιβλαβείς για το θαλάσσιο περιβάλλον ή χημικά ή άλλες ουσίες που χρησιμοποιούνται για να εξαπατήσουν τις συνθήκες απορρίψεως που καθορίζονται στον παρόντα Κανονισμό.

9 Τα κατάλοιπα του πετρελαίου που δεν μπορούν να απορριφθούν στην θάλασσα σύμφωνα με τον κανονισμό αυτό να παραμένουν στο πλοίο προς μεταγενέστερη απόρριψη στις ευκολίες υποδοχής.

Κανονισμός 16
Διαχωρισμός πετρελαίου και έρματος και μεταφορά πετρελαίου στις πρωραίες δεξαμενές

1 Εκτός από όπως προβλέπεται στην παράγραφο 2 του παρόντος κανονισμού, σε πλοία τα οποία έχουν παραδοθεί μετά την 31η Δεκεμβρίου 1979, όπως προσδιορίζεται στον κανονισμό 1.28.2 4.000 τόνων ολικής χωρητικότητας και άνω εκτός των πετρελαιοφόρων, και σε πετρελαιοφόρα τα οποία έχουν παραδοθεί μετά την 31η

Δεκεμβρίου 1979, όπως προσδιορίζεται στον κανονισμό 1.28.2 150 τόνων ολικής χωρητικότητας και άνω, δεν πρέπει να μεταφέρεται έρμα σε οποιαδήποτε δεξαμενή πετρελαίου.

2 Όπου η ανάγκη μεταφοράς μεγάλων ποσοτήτων πετρελαίου καθιστούν αναγκαία την μεταφορά έρματος, το οποίο δεν είναι καθαρό έρμα, σε οποιαδήποτε δεξαμενή πετρελαίου, αυτό το έρμα πρέπει να παραδίδεται σε ευκολίες υποδοχής ή να απορρίπτεται στην θάλασσα σε συμμόρφωση με τον κανονισμό 15 του Παραρτήματος αυτού, με χρήση του εξοπλισμού ο οποίος προσδιορίζεται στον κανονισμό 14.2 του παρόντος Παραρτήματος, και να πραγματοποιείται εγγραφή του γεγονότος αυτού στο Βιβλίο Πετρελαίου.

3 Σε ένα πλοίο 400 τόνων ολικής χωρητικότητας και άνω, για το οποίο το συμβόλαιο ναυπήγησης έχει τεθεί μετά την 1η Ιανουαρίου 1982 ή, σε περίπτωση απουσίας συμβολαίου ναυπήγησης, η τρόπιδα του οποίου έχει τοποθετηθεί ή ευρίσκεται σε παρόμοιο στάδιο κατασκευής μετά την 1η Ιουλίου 1982, πετρέλαιο δεν πρέπει να μεταφέρεται στην πρωραία δεξαμενή ή σε δεξαμενή έμπροσθεν της φρακτής συγκρούσεως.

4 Όλα τα πλοία εκτός εκείνων τα οποία είναι υποκείμενα στις παραγράφους 1 και 3 του κανονισμού αυτού πρέπει να συμμορφώνονται με τις διατάξεις των παραγράφων αυτών, όσο αυτό είναι εφικτό και δυνατό.

Κανονισμός 17
Βιβλίο Πετρελαίου, Μέρος Ι – Λειτουργίες στο χώρο του μηχανοστασίου

1 Κάθε πετρελαιοφόρο 150 τόνων ολικής χωρητικότητας και άνω και κάθε πλοίο 400 τόνων ολικής χωρητικότητας και άνω που δεν είναι πετρελαιοφόρο πρέπει να εφοδιάζεται με Βιβλίο Πετρελαίου Μέρος Ι (Λειτουργίες στο Χώρο του Μηχανοστασίου). Το Βιβλίο Πετρελαίου, είτε σαν τμήμα του επισήμου ημερολογίου του πλοίου ή διαφορετικά, πρέπει να είναι στην Μορφή η οποία προσδιορίζεται στο προσάρτημα ΙΙΙ του παρόντος Παραρτήματος.

2 Το Βιβλίο Πετρελαίου Μέρος Ι συμπληρώνεται για κάθε δεξαμενή χωριστά, κάθε φορά που λαμβάνει χώρα στο πλοίο οποιαδήποτε από τις ακόλουθες λειτουργίες στο χώρο του μηχανοστασίου:

.1 ερματισμός ή καθαρισμός των δεξαμενών πετρελαίου.
.2 απόρριψη ακάθαρτου έρματος ή νερών πλύσης από δεξαμενές πετρελαίου
.3 συλλογή και διάθεση καταλοίπων πετρελαίου (κατακάθηματα και λοιπά κατάλοιπα πετρελαίου)
.4 απόρριψη εκτός του πλοίου ή με κατά διαφορετικό τρόπο διάθεση σεντινόνερων που συσσωρεύτηκαν στους χώρους του μηχανοστασίου, και
.5 φόρτωση καυσίμου πετρελαίου ή χύδην λιπαντικών.

3 Σε περίπτωση τέτοιων απορρίψεων πετρελαίου ή μίγματος πετρελαίου, όπως αναφέρεται στον κανονισμό 4 του παρόντος Παραρτήματος ή στην περίπτωση τυχαίας ή άλλης εξαιρετικής απόρριψης πετρελαίου, που δεν εξαιρείται από τον παρόντα κανονισμό να πραγματοποιείται μία αναφορά στο Βιβλίο Πετρελαίου Μέρος Ι των περιστατικών και των αιτιών της απορρίψεως αυτής.

4 Κάθε λειτουργία που περιγράφεται στην παράγραφο 2 του παρόντος κανονισμού να αναφέρεται πλήρως χωρίς καθυστέρηση στο Βιβλίο Πετρελαίου Μέρος Ι, ώστε να συμπληρωθούν όλες οι εγγραφές που απαιτούνται για αυτήν την συγκεκριμένη λειτουργία. Κάθε ολοκληρωμένη εργασία υπογράφεται από τον αξιωματικό ή τους αξιωματικούς που φέρουν την ευθύνη των εργασιών και κάθε συμπληρωμένη σελίδα υπογράφεται από τον Πλοίαρχο του πλοίου. Οι εγγραφές στο Βιβλίο Πετρελαίου Μέρος Ι, για πλοία τα οποία κατέχουν Πιστοποιητικό Πρόληψης Ρύπανσης από Πετρέλαιο, πρέπει να είναι τουλάχιστον στην Αγγλική, την Γαλλική ή την Ισπανική γλώσσα. Όπου χρησιμοποιούνται επίσης καταχωρήσεις στην επίσημη εθνική γλώσσα του Κράτους, την σημαία του οποίου φέρει το πλοίο, αυτές επικρατούν σε περίπτωση αμφισβητήσεως ή ασυμφωνίας.

5 Οποιαδήποτε βλάβη του εξοπλισμού φίλτρου πετρελαίου πρέπει να καταχωρείται στο Βιβλίο Πετρελαίου Μέρος Ι.

6 Το Βιβλίο Πετρελαίου Μέρος Ι να φυλάσσεται σε κατάλληλο μέρος, ώστε να είναι ανά πάσα στιγμή άμεσα διαθέσιμο για επιθεώρηση, και εκτός της περιπτώσεως μη επανδρωμένων πλοίων υπό ρυμούλκηση, να τηρείται επί του πλοίου. Να διατηρείται επί μία χρονική περίοδο τριών ετών μετά την τελευταία καταχώρηση.

7 Η αρμόδια αρχή της Κυβερνήσεως ενός Μέρους της παρούσας Σύμβασης μπορεί να επιθεωρεί το Βιβλίο Πετρελαίου Μέρος Ι κάθε πλοίου στο οποίο εφαρμόζεται το παρόν Παράρτημα ενώ το πλοίο ευρίσκεται σε λιμάνι της ή σε τερματικούς σταθμούς μακριά από την ακτή και μπορεί να λαμβάνει αντίγραφο κάθε εγγραφής σε αυτό το βιβλίο και μπορεί να απαιτεί από τον Πλοίαρχο του πλοίου να επικυρώσει το ακριβές του αντιγράφου αυτής της καταχώρησης. Κάθε αντίγραφο που γίνεται έτσι και έχει επικυρωθεί από τον Πλοίαρχο ως ακριβές αντίγραφο μιας εγγραφής στο Βιβλίο Πετρελαίου Μέρος Ι, γίνεται αποδεκτό σε κάθε δικαστική διαδικασία σαν απόδειξη των γεγονότων που αναφέρονται στην εγγραφή. Η επιθεώρηση ενός Βιβλίου Πετρελαίου Μέρος Ι και η λήψη του επικυρωμένου αντιγράφου από την αρμόδια Αρχή, σύμφωνα με την παρούσα παράγραφο, να εκτελείται όσον το δυνατό ταχύτερα, χωρίς να προκαλεί στο πλοίο αδικαιολόγητη καθυστέρηση.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4 - ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ ΦΟΡΤΙΟΥ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΦΟΡΩΝ

ΤΜΗΜΑ Α ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ

Κανονισμός 18
Δεξαμενές διαχωρισμένου έρματος

Πετρελαιοφόρα νεκρού βάρους 20.000 τόνων και άνω τα οποία έχουν παραδοθεί μετά την 1η Ιουνίου 1982

1 Κάθε πετρελαιοφόρο αργού πετρελαίου νεκρού βάρους 20.000 τόνων και άνω και κάθε πλοίο μεταφοράς προϊόντων πετρελαίου νεκρού βάρους 30.000 τόνων και άνω, το οποίο έχει παραδοθεί μετά την 1η Ιουνίου 1982, όπως προσδιορίζεται στον κανονισμό 1.28.4, πρέπει να είναι εφοδιασμένο με δεξαμενές διαχωρισμένου έρματος και να συμμορφώνεται με τις παραγράφους 2, 3 και 4 ή 5, του παρόντος κανονισμού, όπως είναι κατάλληλο.

3 Η χωρητικότητα των δεξαμενών διαχωρισμένου έρματος καθορίζεται κατά τρόπον, που το πλοίο μπορεί να ταξιδέψει ασφαλώς ερματισμένο, χωρίς την ανάγκη χρησιμοποιήσεως δεξαμενών φορτίου για έρμα εκτός όπως προβλέπεται στην παράγραφο 3 ή 4 του παρόντος Κανονισμού. Σε κάθε περίπτωση πάντως η χωρητικότητα των δεξαμενών διαχωρισμένου έρματος πρέπει να είναι τουλάχιστο τέτοια ώστε σε κάθε κατάσταση υπό έρμα καθόλη την διάρκεια του ταξιδιού, συμπεριλαμβανομένων των περιπτώσεων που ο πλους γίνεται μόνον με το άφορτο εκτόπισμα συν το διαχωρισμένο έρμα, τα βυθίσματα και η διαγωγή του πλοίου μπορούν να πληρούν τις ακόλουθες απαιτήσεις:

.1 το βύθισμα γάστρας στο μέσον του πλοίου (d_m) σε μέτρα (χωρίς να λαμβάνεται υπόψη οποιαδήποτε παραμόρφωση του πλοίου) να είναι τουλάχιστο ίσο με:

$$d_m = 2,0 + 0.02L$$

.2 τα βυθίσματα στην πρωραία και πρυμναία κατακόρυφο να ανταποκρίνονται σε εκείνα που καθορίζονται από το βύθισμα του πλοίου στο μέσον (d_m), όπως προσδιορίζεται στην παράγραφο 2.1 του παρόντος κανονισμού, ώστε το πλοίο να έχει διαγωγή με την πρύμνη όχι μεγαλύτερη από 0.015L, και

.3 σε κάθε περίπτωση το βύθισμα στην πρυμναία κατακόρυφο δεν πρέπει να είναι μικρότερο από το απαραίτητο για την πλήρη βύθιση της έλικας (ή των ελίκων) του πλοίου.

3 Σε καμία περίπτωση δεν πρέπει να τοποθετείται έρμα στις δεξαμενές φορτίου, εκτός:

.1 σε σπάνιες περιπτώσεις ταξιδιών με καιρικές συνθήκες τόσο δυσμενείς ώστε, κατά την γνώμη του πλοιάρχου, είναι αναγκαίο να ερματισθούν δεξαμενές φορτίου για την ασφάλεια του πλοίου και

.2 σε εξαιρετικές περιπτώσεις όπου ο ιδιαίτερος χαρακτήρας της λειτουργίας ενός πετρελαιοφόρου καθιστά αναγκαίο το να μεταφερθεί έρμα επιπλέον της ποσότητας η οποία απαιτείται βάσει

της παραγράφου 2 του κανονισμού αυτού, υπό την προϋπόθεση ότι η λειτουργία αυτή του πετρελαιοφόρου εμπίπτει στην κατηγορία των εξαιρετικών περιπτώσεων όπως έχουν θεσπισθεί από τον Οργανισμό.

Αυτό το επιπλέον έρμα υφίσταται επεξεργασία και απορρίπτεται σε συμμόρφωση με τον κανονισμό 34 του παρόντος Παραρτήματος και μία καταχώρηση πρέπει να πραγματοποιείται στο Βιβλίο Πετρελαίου Μέρος ΙΙ, που αναφέρεται στον κανονισμό 36 του Παραρτήματος αυτού.

4 Σε περίπτωση πετρελαιοφόρου αργού πετρελαίου, το επιπλέον επιτρεπόμενο έρμα το οποίο αναφέρεται στην παράγραφο 3 του παρόντος κανονισμού, πρέπει να μεταφέρεται σε δεξαμενές φορτίου μόνον εάν οι δεξαμενές αυτές έχουν πλυθεί από το αργό πετρέλαιο σύμφωνα με τον κανονισμό 35 του παρόντος Παραρτήματος πριν τον απόπλου του πλοίου από έναν λιμένα ή τερματικό σταθμό εκφόρτωσης πετρελαίου.

5 Ανεξαρτήτως των διατάξεων της παραγράφου 2 του παρόντος κανονισμού οι καταστάσεις διαχωρισμένου έρματος για πετρελαιοφόρα μικρότερα των 150 μέτρων σε μήκος πρέπει να ικανοποιούν την Αρχή.

Πετρελαιοφόρα αργού πετρελαίου νεκρού βάρους 40.000 και άνω τα οποία έχουν παραδοθεί την ή πριν από την 1η Ιουνίου 1982

6 Υποκείμενο στις διατάξεις της παραγράφου 7 του παρόντος κανονισμού κάθε πετρελαιοφόρο αργού πετρελαίου νεκρού βάρους 40.000 τόνων και άνω, το οποίο έχει παραδοθεί την ή πριν από την 1η Ιουνίου 1982, όπως προσδιορίζεται στον κανονισμό 1.28.3, πρέπει να φέρει δεξαμενές διαχωρισμένου έρματος και να συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις των παραγράφων 2 και 3 του παρόντος κανονισμού.

7 Πετρελαιοφόρα αργού πετρελαίου, τα οποία αναφέρονται στην παράγραφο 6 του παρόντος κανονισμού, μπορούν αντί να διαθέτουν δεξαμενές διαχωρισμένου έρματος, να λειτουργούν με μία διαδικασία καθαρισμού της δεξαμενής φορτίου με αργό πετρέλαιο σύμφωνα με τους κανονισμούς 33 και 35 του παρόντος Παραρτήματος, εκτός εάν το πετρελαιοφόρο αργού πετρελαίου προορίζεται να μεταφέρει αργό πετρέλαιο το οποίο δεν είναι κατάλληλο για καθαρισμό.

Πλοία μεταφοράς προϊόντων πετρελαίου νεκρού βάρους 40.000 τόνων και άνω τα οποία έχουν παραδοθεί την ή πριν από την 1η Ιουνίου 1982

7 Κάθε πλοίο μεταφοράς προϊόντων πετρελαίου νεκρού βάρους 40.000 τόνων και άνω, το οποίο έχει παραδοθεί την ή πριν από την 1η Ιουνίου 1982, όπως προσδιορίζεται στον κανονισμό 1.28.3, πρέπει να είναι εφοδιασμένο με δεξαμενές διαχωρισμένου έρματος και να συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις των παραγράφων 2 και 3 του παρόντος κανονισμού, ή να λειτουργεί εναλλακτικά με δεξαμενές αποκλειστικά καθαρού έρματος, σύμφωνα με τις ακόλουθες διατάξεις:

.1 Το πλοίο μεταφοράς προϊόντων πετρελαίου πρέπει να έχει επαρκή χωρητικότητα δεξαμενών, αποκλειστικά για την μεταφορά καθαρού έρματος όπως καθορίζεται στον κανονισμό 1.17 του Παραρτήματος αυτού, ώστε να καλύπτει της απαιτήσεις των παραγράφων 2 και 3 του κανονισμού αυτού.

.2 Οι διατάξεις και οι λειτουργικές διαδικασίες για δεξαμενές που προορίζονται αποκλειστικά για καθαρό έρμα να συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις οι οποίες έχουν θεσπισθεί από την Αρχή. Οι απαιτήσεις αυτές να περιέχουν τουλάχιστον όλες τις διατάξεις των αναθεωρημένων Προδιαγραφών για Δεξαμενόπλοια με Δεξαμενές Αποκλειστικά Καθαρού Έρματος, οι οποίες έχουν υιοθετηθεί από τον Οργανισμό με την απόφαση Α.495(XII).

.3 Το πλοίο μεταφοράς προϊόντων πετρελαίου να είναι εφοδιασμένο με έναν μετρητή περιεκτικότητας πετρελαίου, εγκεκριμένου από τον Οργανισμό, στην βάση των προδιαγραφών οι οποίες προτείνονται από τον Οργανισμό, ώστε να διευκολύνεται η επίβλεψη της περιεκτικότητας πετρελαίου στο έρμα που απορρίπτεται.*

.4 Σε κάθε πλοίο μεταφοράς προϊόντων πετρελαίου το οποίο λειτουργεί με δεξαμενές αποκλειστικά καθαρού έρματος παρέχεται ένα Εγχειρίδιο Λειτουργίας Δεξαμενών Καθαρού Έρματος+, το οποίο περιγράφει λεπτομερώς το σύστημα και προδιαγράφει τις λειτουργικές διαδικασίες. Ένα τέτοιο εγχειρίδιο πρέπει να είναι προς ικανοποίηση της Αρχής και να περιέχει όλες τις πληροφορίες οι οποίες διατυπώνονται στις Προδιαγραφές οι οποίες αναφέρονται στην υποπαράγραφο 8.2 του παρόντος κανονισμού. Εάν οποιαδήποτε τροποποίηση η οποία επηρεάζει το σύστημα δεξαμενών αποκλειστικά καθαρού έρματος πραγματοποιηθεί, το Εγχειρίδιο Λειτουργίας να τροποποιείται αναλόγως.

Ένα πετρελαιοφόρο πιστοποιημένο ως πετρελαιοφόρο διαχωρισμένου έρματος

8 Κάθε πετρελαιοφόρο το οποίο δεν απαιτείται να είναι εφοδιασμένο με δεξαμενές

---

* *Για μετρητές περιεχομένου πετρελαίου οι οποίοι έχουν εγκατασταθεί σε πετρελαιοφόρα τα οποία έχουν ναυπηγηθεί πριν την 2 Οκτωβρίου 1986, απευθυνθείτε στις διεθνείς προδιαγραφές απόδοσης και δοκιμής για εξοπλισμό διαχωρισμού πετρελαίου - νερού και μετρητών περιεχομένου πετρελαίου οι οποίες έχουν υιοθετηθεί από τον Οργανισμό με την απόφαση Α.393(X). Για μετρητές περιεχομένου πετρελαίου ως τμήμα των συστημάτων απόρριψης και ελέγχου οι οποίοι έχουν εγκατασταθεί σε πετρελαιοφόρα τα οποία έχουν ναυπηγηθεί την ή μετά από την 2 Οκτωβρίου 1986, αναφερθείτε στις Οδηγίες και προδιαγραφές για συστήματα παρακολούθησης απόρριψης και ελέγχου για πετρελαιοφόρα οι οποίες έχουν υιοθετηθεί από τον Οργανισμό με την απόφαση Α.586(14). Για μετρητές περιεχομένου πετρελαίου οι οποίοι έχουν εγκατασταθεί σε πετρελαιοφόρα οι τρόπιδες των οποίων έχουν τοποθετηθεί, ή ευρίσκονται σε παρόμοιο στάδιο κατασκευής την ή μετά την 1η Ιανουαρίου 2005, αναφερθείτε στις Αναθεωρημένες Οδηγίες και προδιαγραφές οι οποίες έχουν υιοθετηθεί από τον Οργανισμό με την απόφαση MEPC.108(49).*

*

\+ *βλέπε απόφαση Α.495(XII) για την τυποποιημένη μορφή του Εγχειριδίου.*

διαχωρισμένου έρματος σύμφωνα με τις παραγράφους 1, 6 ή 8 του παρόντος κανονισμού, μπορεί να χαρακτηρισθεί ως πετρελαιοφόρο διαχωρισμένου έρματος, υπό την προϋπόθεση ότι συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις των παραγράφων 2 και 3 ή 5 του κανονισμού αυτού.

Πετρελαιοφόρα τα οποία έχουν παραδοθεί την ή πριν από την 1η Ιουνίου 1982 τα οποία έχουν ειδικές διατάξεις έρματισμού

10 Πετρελαιοφόρα τα οποία έχουν παραδοθεί την ή πριν από την 1η Ιουνίου 1982, όπως προσδιορίζεται στον κανονισμό 1.28.3, έχοντας ειδικές διατάξεις ερματισμού.

.1 Όπου ένα πετρελαιοφόρο έχει παραδοθεί την ή πριν από την 1η Ιουνίου 1982, όπως προσδιορίζεται στον κανονισμό 1.28.3, είναι έτσι κατασκευασμένο ή λειτουργεί με τρόπο ώστε να συμμορφώνεται πάντοτε με τις απαιτήσεις βυθίσματος και διαγωγής οι οποίες καθορίζονται στην παράγραφο 2 του κανονισμού αυτού χωρίς να καταφύγει στην χρήση έρματος, θεωρείται ότι συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις των δεξαμενών διαχωρισμένου έρματος, οι οποίες αναφέρονται στην παράγραφο του παρόντος κανονισμού, υπό την προϋπόθεση ότι υπάρχει συμμόρφωση με όλες τις ακόλουθες συνθήκες:

  .1 οι λειτουργικές διαδικασίες και οι διατάξεις έρματος είναι εγκεκριμένες από την Αρχή.
  .2 έχει επιτευχθεί συμφωνία μεταξύ της Αρχής και των ενδιαφερόμενων Κυβερνήσεων των Κρατών Μερών της παρούσας Σύμβασης όταν οι απαιτήσεις βυθίσματος και διαγωγής επιτυγχάνονται μέσω μίας λειτουργικής διαδικασίας, και
  .3 Το Διεθνές Πιστοποιητικό Πρόληψης Ρύπανσης από Πετρέλαιο έχει επικυρωθεί ότι το πετρελαιοφόρο λειτουργεί υπό ειδικές διατάξεις ερματισμού.

.2 Σε καμία περίπτωση δεν πρέπει να μεταφέρεται έρμα σε δεξαμενές πετρελαίου εκτός από εκείνα τα σπάνια ταξίδια όπου οι καιρικές συνθήκες είναι τόσο δυσμενείς ώστε, κατά την γνώμη του πλοιάρχου, είναι αναγκαίο να ερματισθούν επιπλέον οι δεξαμενές φορτίου για την ασφάλεια του πλοίου. Αυτό το επιπλέον έρμα πρέπει να υφίσταται επεξεργασία και να εκφορτώνεται σε συμμόρφωση με τον κανονισμό 34 του παρόντος Παραρτήματος και σύμφωνα με τις απαιτήσεις των κανονισμών 29, 31 και 32 του παρόντος Παραρτήματος, και μία καταχώρηση πρέπει να πραγματοποιείται στο Βιβλίο Πετρελαίου που αναφέρεται στον κανονισμό 36 αυτού του Παραρτήματος.

.3 Μία Αρχή η οποία έχει επικυρώσει ένα Πιστοποιητικό σύμφωνα με την υποπαράγραφο 10.1.3 του κανονισμού αυτού πρέπει να

ανακοινώνει στον Οργανισμό τα στοιχεία αυτού προς κυκλοφορία στα Μέρη της παρούσας Σύμβασης.

Πετρελαιοφόρα νεκρού βάρους 70.000 τόνων και άνω τα οποία έχουν παραδοθεί μετά την 31η Δεκεμβρίου 1979

11 Πετρελαιοφόρα νεκρού βάρους 70.000 τόνων και άνω τα οποία έχουν παραδοθεί μετά την 31η Δεκεμβρίου 1979, όπως προσδιορίζεται στον κανονισμό 1.28.2, πρέπει να είναι εφοδιασμένα με δεξαμενές διαχωρισμένου έρματος και να συμμορφώνονται καταλλήλως με τις παραγράφους 2, 3 και 4 ή 5, του παρόντος κανονισμού.

Προστατευτική θέση του διαχωρισμένου έρματος

12 Προστατευτική θέση των δεξαμενών διαχωρισμένου έρματος.

Σε κάθε πετρελαιοφόρο αργού πετρελαίου νεκρού βάρους 20.000 τόνων και άνω και κάθε πλοίο μεταφοράς προϊόντων πετρελαίου νεκρού βάρους 30.000 τόνων και άνω, το οποίο έχει παραδοθεί μετά την 1η Ιουνίου 1982, όπως προσδιορίζεται στον κανονισμό 1.28.4, εκτός από τα πετρελαιοφόρα εκείνα τα οποία καλύπτουν τον κανονισμό 19, οι διαχωρισμένες δεξαμενές έρματος, οι οποίες απαιτούνται για να έχουν χωρητικότητα σύμφωνα με τις απαιτήσεις της παραγράφου 2 του κανονισμού αυτού, οι οποίες βρίσκονται εντός μέσα στα όρια του μήκους της δεξαμενής φορτίου, πρέπει να έχουν τέτοια διάταξη σύμφωνα με τις απαιτήσεις των παραγράφων 13, 14 και 15 του παρόντος κανονισμού ώστε να παρέχουν ένα μέσο προστασίας κατά τη διαρροή πετρελαίου σε περίπτωση προσαράξεως ή συγκρούσεως.

13 Οι διαχωρισμένες δεξαμενές έρματος και άλλοι χώροι από τις δεξαμενές πετρελαίου μέσα στα όρια του μήκους των δεξαμενών φορτίου (L_t) πρέπει να έχουν διάταξη τέτοια ώστε να πληρούν τον ακόλουθο τύπο:

$$\Sigma PA_c + \Sigma PA_s \geq J[L_t(B + 2D)]$$

όπου: PA_c = η πλευρική επιφάνεια του πλοίου σε τετραγωνικά μέτρα για κάθε δεξαμενή διαχωρισμένου έρματος ή χώρου άλλου από την δεξαμενή πετρελαίου υπολογισμένο στις ανεπτυγμένες εσωτερικές διαστάσεις.

PA_s = η επιφάνεια του πυθμένα του πλοίου σε τετραγωνικά μέτρα για κάθε δεξαμενή ή άλλο χώρο υπολογισμένο στις ανεπτυγμένες εσωτερικές διαστάσεις.

L_t = μήκος σε μέτρα μεταξύ του πρωραίου και του πρυμναίου άκρου των δεξαμενών φορτίου,

B = το μέγιστο πλάτος του πλοίου σε μέτρα όπως καθορίζεται στον κανονισμό 1.22 του παρόντος Παραρτήματος.

D = Πλευρικό βάθος σε μέτρα μετρούμενο κατακόρυφα από την κορυφή της τρόπιδας έως την κορυφή του ζυγού των εξάλων στη πλευρά στο

μέσον του πλοίου. Σε πλοία τα οποία έχουν καμπύλη κουπαστή, το πλευρικό βάθος να μετράται στο σημείο τομής των εσωτερικών γραμμών του καταστρώματος και του πλευρικού τοιχώματος, οι γραμμές εκτείνονται σαν να ήταν κουπαστή γωνιακού σχήματος.

J = 0.45 για πετρελαιοφόρα νεκρού βάρους 20.000 τόνων, 0.30 για πετρελαιοφόρα νεκρού βάρους 200.000 τόνων και άνω, υποκείμενα στις διατάξεις της παραγράφου 14 του παρόντος κανονισμού. Για ενδιάμεσες τιμές νεκρού βάρους η τιμή του J καθορίζεται με γραμμική παρεμβολή.

Όταν σύμβολα τα οποία δίδονται στην παρούσα παράγραφο εμφανίζονται στον κανονισμό αυτό, έχουν την έννοια που προσδιορίζεται στην παράγραφο αυτή.

14 Για πετρελαιοφόρα νεκρού βάρους 200.000 τόνων και άνω η τιμή του J είναι δυνατό να μειωθεί σύμφωνα με τα ακόλουθα:

$$J_{reduced} = \left[J - \left(\alpha - \frac{O_C + O_S}{4O_A}\right)\right]$$ ή 0.2, οποιοδήποτε είναι μεγαλύτερο

όπου: α = 0.25 για πετρελαιοφόρα νεκρού βάρους 200.000 τόνων,
α = 0.40 για πετρελαιοφόρα νεκρού βάρους 300.000 τόνων,
α = 0.50 για πετρελαιοφόρα νεκρού βάρους 420.000 τόνων και άνω

Για ενδιάμεσες τιμές νεκρού βάρους η τιμή του J καθορίζεται με γραμμική παρεμβολή.

O_c = όπως ορίζεται στον κανονισμό 25.1.1 του Παραρτήματος αυτού
O_s = όπως ορίζεται στον κανονισμό 25.1.2 του Παραρτήματος αυτού
O_A = η επιτρεπόμενη διαρροή πετρελαίου όπως απαιτείται από τον κανονισμό 26.2 του Παραρτήματος αυτού.

15 Στον προσδιορισμό του PA_c και PA_s για δεξαμενές διαχωρισμένου έρματος και χώρους άλλους από τις δεξαμενές πετρελαίου εφαρμόζονται τα ακόλουθα:

.1 το ελάχιστο πλάτος κάθε πλευρικής δεξαμενής ή χώρου, οποιοδήποτε από τα οποία εκτείνεται σε όλο το βάθος της πλευράς του πλοίου ή από το κατάστρωμα έως την κορυφή των διπύθμενων δεν πρέπει να είναι μικρότερο από 2 μέτρα. Το μήκος μετράται εσωτερικά από την πλευρά του πλοίου κάθετα στην διαμήκη γραμμή του μέσου του πλοίου. Όπου το πλάτος είναι μικρότερο η πλευρική δεξαμενή ή χώρος δεν λαμβάνεται υπ' όψη όταν υπολογίζεται η προστατευτική επιφάνεια PA_c, και

.2 Το ελάχιστο κάθετο ύψος κάθε διπυθμένου ή χώρου πρέπει να είναι B/15 ή 2 μέτρα, οποιοδήποτε είναι μικρότερο. Όπου το ύψος είναι μικρότερο το διπύθμενο ή ο χώρος δεν λαμβάνεται υπ' όψη όταν

υπολογίζεται η προστατευτική επιφάνεια PA_s.

Το ελάχιστο πλάτος και ύψος των πλευρικών δεξαμενών και των δεξαμενών διπλού πυθμένα μετράται καθαρό από τους υδροσυλλέκτες στην περίπτωση δε του ελάχιστου πλάτους, μετράται καθαρό από κάθε καμπύλο τμήμα της κουπαστής.

Κανονισμός 19
Απαιτήσεις διπλού τοιχώματος και διπλού πυθμένα για πετρελαιοφόρα τα οποία παραδόθηκαν την ή μετά την 6η Ιουλίου 1996

1 Ο κανονισμός αυτός εφαρμόζεται σε πετρελαιοφόρα νεκρού βάρους 600 τόνων και άνω τα οποία παραδόθηκαν την ή μετά την 6η Ιουλίου 1996, όπως προσδιορίζεται στον κανονισμό 1.28.6, ως εξής:

2 Κάθε πετρελαιοφόρο νεκρού βάρους 5.000 τόνων και άνω:

.1 αντί των παραγράφων 12 έως 15 του κανονισμού 18, όπως αυτοί εφαρμόζονται, συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις της παραγράφου 3 του παρόντος κανονισμού, εκτός αυτό υπόκειντραι στις διατάξεις των παραγράφων 4 και 5 του κανονισμού αυτού, και

.2 συμμορφώνεται, εάν αυτό είναι πρακτικά δυνατόν, με τις απαιτήσεις του κανονισμού 28.6

3 Ολόκληρο το μήκος των δεξαμενών φορτίου πρέπει να προστατεύεται με δεξαμενές έρματος ή χώρους άλλους από δεξαμενές οι οποίες μεταφέρουν πετρέλαιο ως εξής:

.1 Πλευρικές δεξαμενές ή κενοί χώροι

Οι πλευρικές δεξαμενές ή οι κενοί χώροι πρέπει να εκτείνονται είτε καθ' όλο το ύψος της πλευρά του πλοίου ή από την οροφή του διπλού πυθμένα έως το ανώτατο κατάστρωμα, ανεξάρτητα της περίπτωσης ύπαρξης κυκλικής κουπαστής όπου υπάρχει. Αυτές διευθετούνται κατά τέτοιο τρόπο ώστε οι δεξαμενές φορτίου βρίσκονται προς το εσωτερικό του πλοίου της γραμμής σχεδίαση του πλευρικού ελάσματος και σε καμία περίπτωση η απόσταση αυτή δεν πρέπει να είναι μικρότερη του w το οποίο, όπως εμφανίζεται στο σχήμα 1, μετρείται σε οποιαδήποτε τομή σε ορθές γωνίες προς το εξωτερικό περίβλημα του πλοίου, όπως προδιαγράφεται κατωτέρω:

$$w = 0.5 + \frac{DW}{20.000}(m), \text{ ή}$$

w = 2.0 m, οποιοδήποτε είναι μικρότερο.
Η ελάχιστη τιμή του w είναι ίση με 1 μέτρο.

.2 Δεξαμενές διπλού πυθμένα ή κενοί χώροι

Σε εγκάρσια τομή το ύψος οποιασδήποτε δεξαμενής διπλού πυθμένα ή κενού χώρου πρέπει να είναι τέτοιο ώστε η απόσταση h μεταξύ του πυθμένα των δεξαμενών φορτίου και της γραμμής σχεδίασης του ελάσματος του πυθμένα μετρούμενη σε ορθές γωνίες προς το έλασμα του πυθμένα όπως φαίνεται στο σχήμα 1 δεν είναι μικρότερη από εκείνη που καθορίζεται παρακάτω:

$h = B/15$ (m) ή

$h = 2.0$ m, οποιοδήποτε είναι μικρότερο.

Η ελάχιστη τιμή του h είναι ίση με 1.0 m.

.3 Περιοχή κοίλου της γάστρας ή θέσεις που δεν έχουν σαφώς καθοριστεί ως κοίλα της γάστρας

Όταν η αποστάσεις h και w είναι διαφορετικές, η απόσταση w έχει προτίμηση σε επίπεδα τα οποία υπερβαίνουν το 1.5h άνω από την γραμμή βάσης όπως φαίνεται στο σχήμα 1.

.4 Συνολική χωρητικότητα των δεξαμενών έρματος

Σε πετρελαιοφόρα μεταφοράς αργού πετρελαίου νεκρού βάρους 20.000 τόνων και άνω και σε πετρελαιοφόρα μεταφοράς προϊόντων πετρελαίου νεκρού βάρους 30.000 τόνων και άνω, η συνολική χωρητικότητα των πλευρικών δεξαμενών, των διπυθμένων, της πρωραίας και πρυμναία δεξαμενής ζυγοστάθμισης δεν πρέπει να είναι μικρότερη από την χωρητικότητα των δεξαμενών διαχωρισμένου έρματος, η οποία είναι απαραίτητη για την συμμόρφωση με τις απαιτήσεις του κανονισμού 18 του παρόντος Παραρτήματος. Οι πλευρικές δεξαμενές ή οι κενοί χώροι και οι δεξαμενές διπυθμένων, οι οποίες χρησιμοποιούνται για την συμμόρφωση με τις απαιτήσεις του κανονισμού 18 πρέπει να τοποθετούνται ομοιόμορφα όσο αυτό είναι πρακτικά δυνατό, καθ' όλο το μήκος των δεξαμενών φορτίου. Επιπρόσθετη χωρητικότητα διαχωρισμένου έρματος η οποία προβλέπεται για την μείωση της διαμήκους τάσης κόπωσης διαγωγής κλπ. μπορεί να τοποθετείται οπουδήποτε εντός του πλοίου.

.5 Φρεάτια αναρρόφησης των δεξαμενών φορτίου

Φρεάτια αναρρόφησης των δεξαμενών φορτίου μπορούν να προεξέχουν στα διπυθμένα κάτω από το όριο της γραμμής η οποία προσδιορίζεται από την απόσταση h, υπό την προϋπόθεση ότι τα φρεάτια αυτά είναι όσο μικρά όσο είναι δυνατό και ότι η απόσταση μεταξύ του πυθμένα του φρεατίου και του ελάσματος του πυθμένα δεν είναι μικρότερη από 0.5h.

.6 Σωληνώσεις έρματος και φορτίου

Οι σωληνώσεις έρματος και οι λοιπές σωληνώσεις όπως αυτές βυθομέτρησης και εξαερισμού των δεξαμενών έρματος δεν πρέπει να διέρχονται μέσω των δεξαμενών φορτίου. Οι σωληνώσεις φορτίου και οι παρεμφερείς με τις παραπάνω σωληνώσεις των δεξαμενών φορτίου, δεν πρέπει να διέρχονται μέσω των δεξαμενών έρματος. Εξαιρέσεις στην παρούσα απαίτηση μπορεί να παρέχονται για σωληνώσεις μικρού μήκους, υπό την προϋπόθεση ότι αυτές είναι πλήρως συγκολλημένες ή ισοδύναμες.

4. Τα ακόλουθα εφαρμόζονται για δεξαμενές διπυθμένων ή κενούς χώρους:

.1 Δεξαμενές διπυθμένων ή κενοί χώροι όπως απαιτείται από την παράγραφο 3.2 του κανονισμού αυτού, μπορούν να κατασκευάζονται χωρίς τις απαιτήσεις αυτές, υπό την προϋπόθεση ότι ο σχεδιασμός του πετρελαιοφόρου είναι τέτοιος ώστε το φορτίο και η τάση ατμών η οποία ασκείται στο έλασμα του πυθμένα, το οποίο είναι το μόνο όριο μεταξύ του φορτίου και της θάλασσας, δεν υπερβαίνει την εξωτερική υδροστατική πίεση του νερού, όπως εκφράζεται από τον ακόλουθο τύπο:

$$f \times h_c \times p_c \times g + p \leq d_n \times p_s \times g$$

όπου:

h_c = το ύψος του φορτίου σε επαφή με το έλασμα πυθμένα σε μέτρα

ρ_c = η μέγιστη πυκνότητα του φορτίου σε kg/m^3

d_n = το ελάχιστο βύθισμα λειτουργίας του πλοίου υπό οποιαδήποτε αναμενόμενη κατάσταση φόρτωσης σε μέτρα

ρ_s = η πυκνότητα θαλασσίου νερού σε kg/m^3

p = η μέγιστη πίεση, ανώτερη της ατμοσφαιρικής πίεσης στην οποία ρυθμίζονται οι βαλβίδες πίεσης/κενού που προβλέπονται για τις δεξαμενές φορτίου σε Pa (bars),

f = ο συντελεστής ασφάλειας = 1.1

g = η επιτάχυνση της βαρύτητας (9.81 m/s^2)

.2 Κάθε οριζόντιο διάφραγμα αναγκαίο για να εκπληρωθούν οι ανωτέρω απαιτήσεις πρέπει να βρίσκεται σε ένα ύψος όχι μικρότερο από B/6 ή 6 μέτρα, οποιοδήποτε από τα δύο είναι μικρότερο, αλλά σε καμία περίπτωση όχι μεγαλύτερο από 0.6D, πάνω από την γραμμή βάσης, όπου το D είναι το ύψος σχεδίασης

στο μέσον του πλοίου.

.3 Η θέση των πλευρικών δεξαμενών ή των κενών χώρων πρέπει να είναι όπως προσδιορίζεται στην παράγραφο 3.1 του κανονισμού αυτού εκτός του ότι, κάτω από ένα επίπεδο 1.5 h πάνω από την γραμμή βάσης όπου το h είναι όπως καθορίζεται στην παράγραφο 3.2 του κανονισμού αυτού, η γραμμή ορίου της δεξαμενής φορτίου μπορεί να είναι κατακόρυφη του ελάσματος του πυθμένα, όπως φαίνεται στο σχήμα 2.

5 Άλλες μέθοδοι σχεδίασης και κατασκευής των πετρελαιοφόρων μπορεί να γίνουν αποδεκτές ως εναλλακτικές των απαιτήσεων που περιγράφονται στην παράγραφο 3 του κανονισμού αυτού, υπό την προϋπόθεση ότι οι μέθοδοι αυτοί εξασφαλίζουν τουλάχιστον το ίδιο επίπεδο προστασίας κατά της ρύπανσης από πετρελαιοειδή στην περίπτωση σύγκρουσης ή προσάραξης και εγκρίνονται κατ΄ άρχην από την Επιτροπή Προστασίας Θαλασσίου Περιβάλλοντος με βάση τις οδηγίες οι οποίες έχουν αναπτυχθεί από τον Οργανισμό*.

9 Κάθε πετρελαιοφόρο νεκρού βάρους λιγότερο από 5,000 τόνους πρέπει να συμμορφώνεται με τις παραγράφους 3 και 4 αυτού του κανονισμού ή:

.1 πρέπει τουλάχιστον να είναι εξοπλισμένα με δεξαμενές διπλού πυθμένα ή κενούς χώρους που έχουν τέτοιο ύψος όπου η απόσταση h που καθορίζεται στην παράγραφο 3.2 αυτού του κανονισμού, να είναι σύμφωνα με τα παρακάτω:

$$h=B/15 \text{ (m)}$$

με μια ελάχιστη τιμή h= 0.76 μ,
στο κοίλο της περιοχής της γάστρας και σε περιοχές χωρίς καθορισμένο σαφώς κοίλο γάστρας, η γραμμή οριοθέτησης της δεξαμενής φορτίου πρέπει να είναι παράλληλη προς τη γραμμή του επιπέδου του πυθμένα στο μέσο του πλοίου όπως φαίνεται στο σχήμα 3 και

.2 πρέπει να είναι εφοδιασμένα με δεξαμενές φορτίου έτσι διευθετημένες ώστε η χωρητικότητα κάθε δεξαμενής να μην υπερβαίνει τα 700 m^3 εκτός εάν οι πλευρικές δεξαμενές ή κενοί χώροι διευθετούνται σύμφωνα με την παράγραφο 3.1 αυτού του κανονισμού, συμμορφούμενες με τα ακόλουθα:

$$w = 0.4 + \frac{2.4DW}{20000} \text{ (m)}$$ με ελάχιστη τιμή γι το w = 0.76 m

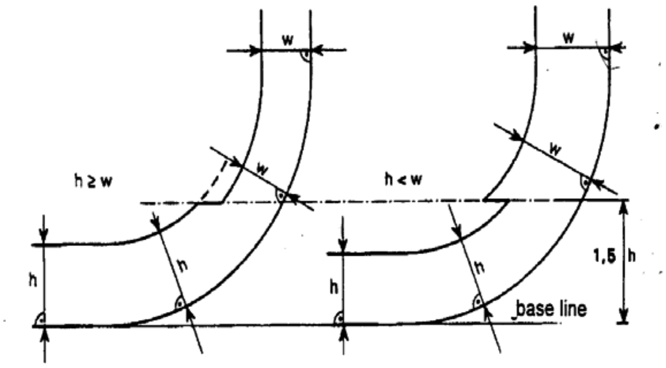
7 Πετρέλαιο δεν πρέπει να μεταφέρεται σε οποιοδήποτε χώρο που εκτείνεται

---

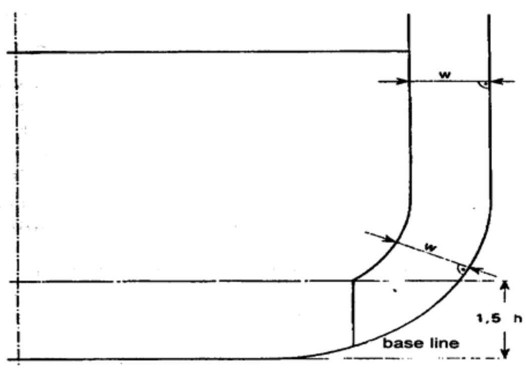
* *Αναφέρεται στις Αναθεωρημένες Ενδιάμεσες Οδηγίες για την έγκριση εναλλακτικών μεθόδων σχεδίασης και κατασκευής πετρελαιοφόρων, οι οποίες έχουν υιοθετηθεί από την Επιτροπή Προστασίας Θαλασσίου Περιβάλλοντος του Οργανισμού με την απόφαση MEPC.110(49).*

εμπρός από το στεγανό συγκρούσεως σύμφωνα με κανονισμό ΙΙ-1/11 της Διεθνούς Σύμβασης για την Ασφάλεια Ζωής στην Θάλασσα, 1974, όπως έχει τροποποιηθεί. Ένα πετρελαιοφόρο το οποίο δεν απαιτείται να έχει στεγανό συγκρούσεως σύμφωνα με τον κανονισμό αυτό δεν πρέπει να μεταφέρει πετρέλαιο σε οποιοδήποτε χώρο που βρίσκεται εμπρός από το εγκάρσιο κάθετο στην κεντρική γραμμή επιπέδου που αυτό είναι τοποθετημένο σαν να υπήρχε στεγανό συγκρούσεως σύμφωνα με αυτό τον κανονισμό.

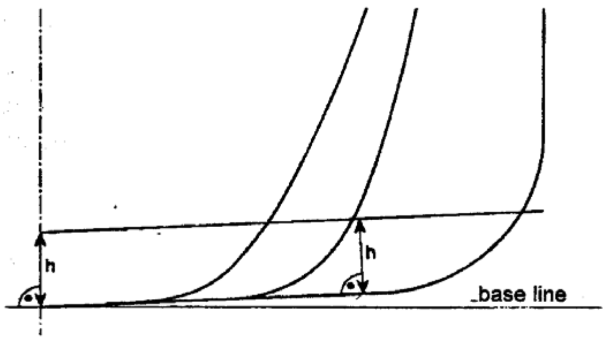
10 Κατά την έγκριση της σχεδίαση και κατασκευή των πετρελαιοφόρων τα οποία πρόκειται να ναυπηγηθούν σύμφωνα με τις διατάξεις αυτού του κανονισμού, οι Αρχές λαμβάνουν υπόψη τους τα γενικά θέματα ασφάλειας περιλαμβανομένης της ανάγκης για την συντήρηση και τις επιθεωρήσεις των πλευρικών δεξαμενών και διπύθμενων ή κενών χώρων.



Σχήμα 1 - Γραμμές οριοθέτησης δεξαμενής καυσίμου για τον σκοπό της παραγράφου 3



Σχήμα 2 - Γραμμές οριοθέτησης δεξαμενής καυσίμου για τον σκοπό της παραγράφου 4



Σχήμα 3 - Γραμμές οριοθέτησης δεξαμενής καυσίμου για τον σκοπό της παραγράφου 6

Κανονισμός 20
Απαιτήσεις διπλού τοιχώματος και διπλού πυθμένα για πετρελαιοφόρα τα οποία έχουν παραδοθεί πριν από την 6η Ιουλίου 1996

1 Εκτός εάν ρητά προβλέπεται διαφορετικά ο παρών κανονισμός:

.1 εφαρμόζεται σε πετρελαιοφόρα νεκρού βάρους 5.000 τόνων και άνω, τα οποία έχουν παραδοθεί πριν από την 6η Ιουλίου 1996, όπως καθορίζεται στον κανονισμό 1.28.5. του παρόντος Παραρτήματος, και

.2 δεν εφαρμόζεται σε πετρελαιοφόρα τα οποία συμμορφώνονται με τον κανονισμό 19 και τον κανονισμό 28 σχετικά με την παράγραφο 28.6 τα οποία έχουν παραδοθεί πριν από την 6η Ιουλίου 1996, όπως καθορίζεται στον κανονισμό 1.28.5. του παρόντος Παραρτήματος, και

.3 δεν εφαρμόζεται σε πετρελαιοφόρα τα οποία καλύπτονται από την υποπαράγραφο 1 ανωτέρω τα οποία συμμορφώνονται με τον κανονισμό 19.3.1 και 19.3.2 ή 19.4 ή 19.5 του παρόντος Παραρτήματος, με την εξαίρεση ότι η απαίτηση για ελάχιστες αποστάσεις μεταξύ των ορίων της δεξαμενής φορτίου και της μεταλλικής επικάλυψης των πλευρών και του πυθμένα του πλοίου δεν χρειάζεται να πληρούνται ως προς όλες τις απόψεις. Σ΄ αυτήν την περίπτωση, οι πλαϊνές αποστάσεις ασφαλείας δεν είναι μικρότερες από αυτές οι οποίες καθορίζονται στον Διεθνή Χημικό Κώδικα Φορτίου Χύδην για την τοποθεσία της δεξαμενής φορτίου τύπου 2 και οι αποστάσεις προστασίας πυθμένα στην κεντρική γραμμή πρέπει να συμμορφώνονται με τον κανονισμό 18.15.12. του παρόντος Παραρτήματος.

2 Για τον σκοπό του παρόντος κανονισμού:

.1 «Βαρύ πετρέλαιο ντίζελ» σημαίνει πετρέλαιο ντίζελ άλλο από τα αποστάγματα εκείνα των οποίων περισσότερο από το 50 τοις εκατό κατά όγκο αποστάζεται σε μια θερμοκρασία η οποία δεν υπερβαίνει τους 340°C όταν ελέγχονται με την μέθοδο που είναι αποδεκτή από τον Οργανισμό[1].

.2 «Καύσιμο πετρέλαιο» σημαίνει βαριά αποστάγματα ή κατάλοιπα από ακατέργαστο πετρέλαιο ή μίγματα τέτοιων υλικών τα οποία προορίζονται προς χρήση ως καύσιμο για την παραγωγή θερμότητας ή ενέργειας ποιότητας ισοδύναμης με την προδιαγραφή η οποία είναι αποδεκτή από τον Οργανισμό[2] .

3 Για τον σκοπό του κανονισμού αυτού, τα πετρελαιοφόρα διαιρούνται στις ακόλουθες κατηγορίες:

.1 «Πετρελαιοφόρο κατηγορίας 1» σημαίνει ένα πετρελαιοφόρο νεκρού βάρους 20.000 τόνων και άνω το οποίο μεταφέρει αργό πετρέλαιο, καύσιμο πετρέλαιο, βαρύ πετρέλαιο ντίζελ ή λιπαντικό πετρέλαιο ως φορτίο, και νεκρού βάρους 30.000 τόνων και άνω που μεταφέρει πετρέλαιο άλλο από τα ανωτέρω, το οποίο δεν συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις για πετρελαιοφόρα τα οποία έχουν παραδοθεί μετά την 1η Ιουνίου 1982, όπως ορίζονται στον κανονισμό 1.28.4 του παρόντος Παραρτήματος.

.2 «Πετρελαιοφόρο κατηγορίας 2» σημαίνει ένα πετρελαιοφόρο νεκρού βάρους 20.000 τόνων και άνω το οποίο μεταφέρει αργό πετρέλαιο, καύσιμο πετρέλαιο, βαρύ πετρέλαιο ντίζελ ή λιπαντικό πετρέλαιο ως φορτίο, και νεκρού βάρους 30.000 τόνων και άνω που μεταφέρει πετρέλαιο άλλο από τα ανωτέρω, το οποίο συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις για πετρελαιοφόρα τα οποία έχουν παραδοθεί μετά την 1η Ιουνίου 1982, όπως ορίζονται στον κανονισμό 1.28.4 του παρόντος Παραρτήματος.

.3 «Πετρελαιοφόρο κατηγορίας 3» σημαίνει ένα πετρελαιοφόρο νεκρού βάρους 5.000 τόνων και άνω αλλά λιγότερο από αυτό που προσδιορίζεται στις υποπαραγράφους 1 και 2 της αυτής παραγράφου.

4 Ένα πετρελαιοφόρο στο οποίο ο κανονισμός εφαρμόζεται πρέπει να συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις των παραγράφων 2 έως 5, 7 και 8 του κανονισμού 19 και του κανονισμό 28 αναφορικά με την παράγραφο 28.6 του παρόντος Παραρτήματος, όχι αργότερα από την 5η Απριλίου 2005 ή την επέτειο της ημερομηνίας παράδοσης του πλοίου κατά την ημερομηνία ή το έτος που προσδιορίζονται στον ακόλουθο πίνακα:

---

1 *Αναφέρεται στην Αμερικανική Εταιρεία για έλεγχο και τυπική μέθοδο ελέγχου Υλικών (ορισμός D86).*

2 *Αναφέρεται στην Αμερικάνικη Εταιρεία για έλεγχο και προδιαγραφές υλικών για πετρέλαιο καύσεως αριθμού τέσσερα (ορισμός D396) ή βαρύτερο.*

Κατηγορία πετρελαιοφόρου	**Ημερομηνία ή έτος**
Κατηγορία 1	5 Απριλίου 2005 για πλοία παραδοθέντα την 5η Απριλίου 1982 ή ενωρίτερα 2005 για πλοία παραδοθέντα μετά την 5η Απριλίου 1982
Κατηγορία 2 και Κατηγορία 3	5 Απριλίου 2005 για πλοία παραδοθέντα την 5η Απριλίου 1977 ή ενωρίτερα 2005 για πλοία παραδοθέντα μετά την 5η Απριλίου 1977 αλλά πριν από την 1η Ιανουαρίου 1978 2006 για πλοία παραδοθέντα το 1978 και 1979 2007 για πλοία παραδοθέντα το 1980 και 1981 2008 για πλοία παραδοθέντα το 1982 2009 για πλοία παραδοθέντα το 1983 2010 για πλοία παραδοθέντα το 1984 ή αργότερα

6 Ανεξάρτητα από τις διατάξεις της παραγράφου 4 του παρόντος κανονισμού, σε περίπτωση ενός πετρελαιοφόρου Κατηγορίας 2 ή 3 το οποίο είναι εφοδιασμένο μόνο με διπλούς πυθμένες ή διπλά τοιχώματα, που δεν χρησιμοποιούνται για την μεταφορά πετρελαίου και εκτείνονται σε ολόκληρο το μήκος της δεξαμενής φορτίου ή τους χώρους διπλού τοιχώματος οι οποίοι δεν χρησιμοποιούνται για την μεταφορά πετρελαίου και εκτείνονται σε ολόκληρο το μήκος της δεξαμενής πετρελαίου, αλλά το οποίο δεν πληρεί τους όρους για να εξαιρεθεί από τις διατάξεις της παραγράφου 1.3 του παρόντος κανονισμού, η Αρχή μπορεί να επιτρέψει την συνεχιζόμενη λειτουργία αυτού του πλοίου πέραν της ημερομηνίας η οποία προσδιορίζεται στην παράγραφο 4 του παρόντος κανονισμού, υπό την προϋπόθεση ότι:

.1 το πλοίο ήταν σε υπηρεσία την 1η Ιουλίου 2001.

.2 η Αρχή είναι πεπεισμένη με επαλήθευση των επίσημων μητρώων ότι το πλοίο συμμορφώθηκε με τους με όρους που προσδιορίζονται ανωτέρω.

.3 οι όροι του πλοίου που προσδιορίζονται ανωτέρω παραμένουν αμετάβλητοι, και

.4 αυτή η συνεχιζόμενη λειτουργία δεν υπερβαίνει την ημερομηνία κατά την οποία το πλοίο φθάνει τα 25 έτη μετά την ημερομηνία παράδοσής του.

6 Πετρελαιοφόρο Κατηγορίας 2 ή 3, 15 ετών και περισσότερο μετά την ημερομηνία της παράδοσής του πρέπει να συμμορφώνεται με το Σύστημα Αξιολόγησης Κατάστασης πλοίων το οποίο έχει υιοθετηθεί από την Επιτροπή Προστασίας Θαλασσίου Περιβάλλοντος με την απόφαση MEPC.94(46), όπως τροποποιήθηκε, υπό την προϋπόθεση ότι οι τροποποιήσεις αυτές υιοθετηθούν, τεθούν σε ισχύ και λειτουργήσουν σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 16 της παρούσας Σύμβασης οι οποίες σχετίζονται με τις διαδικασίες τροποποίησης οι οποίες εφαρμόζονται σε ένα προσάρτημα ενός παραρτήματος.

7 Η Αρχή μπορεί να επιτρέψει την συνεχιζόμενη λειτουργία ενός πετρελαιοφόρου

Κατηγορίας 2 ή 3 πέραν της ημερομηνίας η οποία προσδιορίζεται στην παράγραφο 4 του κανονισμού αυτού, εάν ικανοποιητικά αποτελέσματα του Σύστημα Αξιολόγησης Κατάστασης εγγυώνται ότι, κατά την κρίση της Αρχής, το πλοίο είναι κατάλληλο να συνεχίσει αυτή την λειτουργία, υπό την προϋπόθεση ότι η λειτουργία δεν υπερβεί την επετειακή ημερομηνίας παράδοσης του πλοίου το 2015 ή την ημερομηνία κατά την οποία το πλοίο φθάνει τα 25 έτη μετά την ημερομηνία παράδοσης του, οποιαδήποτε ημερομηνία από τις δύο είναι ενωρίτερα.

8 .1 Η Αρχή ενός Μέρους της παρούσας Σύμβασης η οποία επιτρέπει την εφαρμογή της παραγράφου 5 του παρόντος κανονισμού ή επιτρέπει, αναστέλλει, ανακαλεί ή αρνείται την εφαρμογή της παραγράφου 7 αυτού του κανονισμού σε ένα πλοίο το οποίο δικαιούται να φέρει την σημαία του κράτους αυτού, πρέπει να ανακοινώνει αμέσως στον Οργανισμό για κυκλοφορία προς τα Μέρη της παρούσας Σύμβασης τα στοιχεία αυτά, για πληροφόρησή τους και για κατάλληλη ενέργεια, αν υπάρχει.

.2 Ένα Μέρος της παρούσας Σύμβασης δικαιούται να αρνηθεί τον κατάπλου στους υπό την δικαιοδοσία του λιμένες ή παράκτιους τερματικούς σταθμούς σε πετρελαιοφόρα τα οποία λειτουργούν σύμφωνα με τις διατάξεις της:

.1 παραγράφου 5 του παρόντος κανονισμού πέραν της επετείου της ημερομηνία παράδοσης του πλοίου το 2015, ή

.2 παραγράφου 7 του παρόντος κανονισμού.

Στις περιπτώσεις αυτές το Μέρος πρέπει να ανακοινώνει στον Οργανισμό, προς κυκλοφορία στα Μέρη της παρούσας Σύμβασης, στοιχεία περί αυτού για την ενημέρωσή τους.

Κανονισμός 21
Πρόληψη ρύπανσης από πετρέλαιο από πετρελαιοφόρα τα οποία μεταφέρουν βαριάς ποιότητας πετρέλαιο ως φορτίο

1 Αυτός ο κανονισμός:

.1 εφαρμόζεται σε πετρελαιοφόρα νεκρού βάρους 600 τόνων και άνω τα οποία μεταφέρουν ως φορτίο πετρέλαιο βαριάς ποιότητας ανεξάρτητα από την ημερομηνία παράδοσης, και

.2 δεν εφαρμόζεται σε πετρελαιοφόρα τα οποία καλύπτονται από την υποπαράγραφο 1 ανωτέρω τα οποία συμμορφώνονται με τους κανονισμούς 19.3.1 και 19.3.2 ή 19.4. ή 19.5 του παρόντος Παραρτήματος, με την εξαίρεση ότι η απαίτηση για ελάχιστη απόσταση μεταξύ των ορίων της δεξαμενής φορτίου και των πλευρών του πλοίου και της επιμετάλλωσης του πυθμένα δεν

χρειάζεται να πληρούνται ως προς όλες τις απόψεις. Στην περίπτωση αυτή, οι πλαϊνές αποστάσεις ασφαλείας δεν πρέπει να είναι μικρότερες από εκείνες οι οποίες καθορίζονται στον Διεθνή Χημικό Κώδικα Φορτίου Χύδην για την τοποθεσία της δεξαμενής φορτίου 2 και οι αποστάσεις προστασίας πυθμένα στην κεντρική γραμμή συμμορφώνονται με τον κανονισμό 18.15.2 του παρόντος Παραρτήματος.

2 Για τον σκοπό αυτού του κανονισμού «βαριάς ποιότητας πετρέλαιο» σημαίνει οποιοδήποτε από τα ακόλουθα:

.1 ακατέργαστα πετρέλαια τα οποία έχουν στους 15^{o}C πυκνότητα μεγαλύτερη από 900 kg/m^3.

.2 καύσιμο πετρέλαιο το οποίο είτε έχει στους 15^{o}C πυκνότητα μεγαλύτερη από 900 kg/m^3 ή κινηματικό ιξώδες στους 50^{o}C μεγαλύτερο από 180 mm^2/s, ή

.3 Άσφαλτος, πίσσα και τα γαλακτώματά τους.

3 Ένα πετρελαιοφόρο στο οποίο εφαρμόζεται αυτός ο κανονισμός πρέπει να συμμορφώνεται με τις διατάξεις των παραγράφων 4 έως 8 του παρόντος κανονισμού επιπλέον της συμμόρφωσης με τις ισχύουσες διατάξεις του κανονισμού 20.

4 Με την επιφύλαξη των διατάξεων των παραγράφων 5, 6 και 7 αυτού του κανονισμού, ένα πετρελαιοφόρο στο οποίο εφαρμόζεται αυτός ο κανονισμός:

.1 αν έχει νεκρό βάρος 5.000 τόνους και άνω, πρέπει να συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις του κανονισμού 19 του παρόντος Παραρτήματος όχι αργότερα από την 5^{η} Απριλίου 2005, ή

.2 αν έχει νεκρό βάρος 600 τόνων και άνω αλλά λιγότερο από 5.000 τόνους νεκρό βάρος, πρέπει να εξοπλισθεί με αμφότερες δεξαμενές ή χώρους διπλού πυθμένα συμμορφούμενο με τις διατάξεις του κανονισμού 19.6.1. του παρόντος παραρτήματος, και πλευρικές δεξαμενές ή χώρους διευθετημένους σύμφωνα με τον κανονισμό 19.3.1 και συμμορφούμενο με την απαίτηση για την απόσταση w όπως αναφέρεται στον κανονισμό 19.6.2 όχι αργότερα από την επέτειο της ημερομηνία παράδοσης του πλοίου το έτος 2008.

5. Σε περίπτωση ενός πετρελαιοφόρου νεκρού βάρους 5.000 τόνων και άνω, το οποίο μεταφέρει βαριάς ποιότητας πετρέλαιο ως φορτίο εφοδιασμένο μόνο με διπλούς πυθμένες ή διπλά τοιχώματα που δεν χρησιμοποιούνται για την μεταφορά πετρελαίου και εκτείνονται σε ολόκληρο το μήκος της δεξαμενής φορτίου ή χώρους διπλού κύτους οι οποίοι δεν χρησιμοποιούνται για την μεταφορά πετρελαίου και εκτείνονται σε ολόκληρο το μήκος της δεξαμενής φορτίου, αλλά το οποίο δεν πληρεί τους όρους για να εξαιρεθεί από τις διατάξεις της παραγράφου 1.2 του παρόντος κανονισμού, η Αρχή μπορεί να επιτρέψει την συνεχιζόμενη λειτουργία ενός τέτοιου πλοίου πέραν της ημερομηνίας η οποία προσδιορίζεται στην παράγραφο 4 αυτού του κανονισμού, υπό την προϋπόθεση ότι:

.1 το πλοίο ήταν σε υπηρεσία την 4η Δεκεμβρίου 2003.

.2 η Αρχή είναι πεπεισμένη με επαλήθευση των επίσημων αρχείων ότι το πλοίο συμμορφώθηκε με τους όρους που προσδιορίζονται ανωτέρω.

.3 οι όροι του πλοίου που προσδιορίζονται ανωτέρω παραμένουν αμετάβλητοι, και

.4 αυτή η συνεχιζόμενη λειτουργία δεν υπερβαίνει την ημερομηνία κατά την οποία το πλοίο φθάνει τα 25 έτη μετά την ημερομηνία παράδοσης του.

6 .1 Η Αρχή μπορεί να επιτρέψει την συνεχιζόμενη λειτουργία ενός πετρελαιοφόρου νεκρού βάρους 5.000 τόνων και άνω, το οποίο μεταφέρει ακατέργαστο πετρέλαιο το οποίο έχει στους 15^{o}C πυκνότητα μεγαλύτερη από 900 kg/m^3 αλλά χαμηλότερη από 945 kg/m^3, πέραν της ημερομηνίας η οποία προσδιορίζεται στην παράγραφο 4.1 του κανονισμού αυτού, εάν ικανοποιητικά αποτελέσματα του Συστήματος Αξιολόγησης Καταστάσεων τα οποία αναφέρονται στον κανονισμό 20.6 εγγυώνται ότι, κατά την κρίση της Αρχής, το πλοίο είναι κατάλληλο να συνεχίσει την λειτουργία αυτή, λαμβάνοντας υπόψη το μέγεθος την ηλικία, την επιχειρησιακή περιοχή και τους δομικούς όρους του πλοίου, υπό την προϋπόθεση ότι η λειτουργία δεν υπερβαίνει την ημερομηνία κατά την οποία το πλοίο φθάνει τα 25 έτη μετά την ημερομηνία παράδοσης του.

.2 Η Αρχή μπορεί να επιτρέψει την συνεχιζόμενη λειτουργία ενός πετρελαιοφόρου νεκρού βάρους 600 τόνων και άνω αλλά λιγότερο από 5.000 τόνους νεκρού βάρους, το οποίο μεταφέρει ως φορτίο βαριάς ποιότητας πετρέλαιο, πέραν της ημερομηνίας η οποία προσδιορίζεται στην παράγραφο 4.2 του κανονισμού αυτού εάν, κατά την κρίση της Αρχής, το πλοίο είναι κατάλληλο να συνεχίζει την λειτουργία λαμβάνοντας υπόψη το μέγεθος, την ηλικία, την επιχειρησιακή περιοχή και τους δομικούς όρους του πλοίου, υπό την προϋπόθεση ότι η λειτουργία δεν συνεχίζεται πέραν από την ημερομηνία κατά την οποία το πλοίο φθάνει τα 25 έτη μετά την ημερομηνία παράδοσης του.

7 Η Αρχή ενός Μέρους της παρούσας Σύμβασης μπορεί να εξαιρέσει ένα πετρελαιοφόρο νεκρού βάρους 600 τόνων και άνω το οποίο μεταφέρει ως φορτίο βαριάς ποιότητας πετρέλαιο, από τις διατάξεις του παρόντος κανονισμού εάν το πετρελαιοφόρο:

.1 είτε χρησιμοποιείται σε ταξίδια αποκλειστικά εντός μίας περιοχής υπό την δικαιοδοσία της, είτε λειτουργεί ως μια πλωτή μονάδα αποθήκευσης βαριάς ποιότητας πετρελαίου εντός μίας περιοχής υπό την δικαιοδοσία της, ή

.2 είτε χρησιμοποιείται σε ταξίδια αποκλειστικά εντός μίας περιοχής υπό την δικαιοδοσία ενός άλλου Μέρους, ή λειτουργεί ως μια πλωτή

μονάδα αποθήκευσης βαριάς ποιότητας πετρελαίου εντός μίας περιοχής υπό την δικαιοδοσία ενός άλλου Μέρους, υπό την προϋπόθεση ότι το Μέρος εντός της δικαιοδοσίας του οποίου το πετρελαιοφόρο λειτουργεί συμφωνεί με την λειτουργία του πετρελαιοφόρου εντός μίας περιοχής υπό την δικαιοδοσία του.

8. .1 Η Αρχή ενός Μέρους της παρούσας Σύμβασης, η οποία επιτρέπει, αναστέλλει, ανακαλεί ή αρνείται την εφαρμογή των παραγράφων 5, 6 ή 7 του παρόντος κανονισμού, σε ένα πλοίο το οποίο δικαιούται να φέρει την σημαία του, πρέπει να ανακοινώνει αμέσως στον Οργανισμό για κυκλοφορία προς τα Μέρη της παρούσας Σύμβασης στοιχεία περί αυτού, για ενημέρωσή τους και κατάλληλη ενέργεια, εάν υπάρχει.

.2 Με την επιφύλαξη των διατάξεων του διεθνούς δικαίου, ένα Μέρος της παρούσας Σύμβασης δικαιούται να αρνηθεί την είσοδο πετρελαιοφόρων τα οποία λειτουργούν σύμφωνα με τις διατάξεις των παραγράφων 5 ή 6 του παρόντος κανονισμού στους λιμένες ή τους παράκτιους τερματικούς σταθμούς υπό την δικαιοδοσία του, ή να απαγορεύει την μεταφορά πετρελαίου βαριάς ποιότητας από πλοίο προς πλοίο σε περιοχές υπό την δικαιοδοσία του, εκτός από την περίπτωση που είναι αναγκαίο για την ασφάλεια του πλοίου ή τη διάσωση της ζωής στην θάλασσα. Στις περιπτώσεις αυτές το Μέρος ανακοινώνει στον Οργανισμό, προς κυκλοφορία στα Μέρη της παρούσας Σύμβασης, στοιχεία περί αυτού για ενημέρωσή τους.

Κανονισμός 22
Προστασία πυθμένα αντλιοστασίου

1 Ο κανονισμός αυτός εφαρμόζεται σε πετρελαιοφόρα νεκρού βάρους 5.000 και άνω τα οποία πρόκειται να κατασκευασθούν την ή μετά την 1η Ιανουαρίου 2007.

2 Το αντλιοστάσιο πρέπει να είναι εξοπλισμένο με διπλό πυθμένα τέτοιο ώστε σε οποιαδήποτε διατομή το βάθος εκάστης δεξαμενής ή χώρου διπλού πυθμένα, η απόσταση h μεταξύ του πυθμένα του αντλιοστασίου και της βασικής γραμμής του πλοίου μετρούμενη σε ορθές γωνίες προς την βασική γραμμή του πλοίου δεν είναι μικρότερη από ότι καθορίζεται κατωτέρω:

h = B/15 (m) ή

h = 2 m, οποιοδήποτε είναι μικρότερο.

Η ελάχιστη τιμή του h = 1 m.

3 Σε περίπτωση αντλιοστασίων των οποίων το περίβλημα πυθμένα είναι τοποθετημένο υπεράνω της γραμμής βάσης, το ελάχιστο ύψος το οποίο απαιτείται στην

παράγραφο 2 ανωτέρω (π.χ. σχεδιασμοί πρύμνης γόνδολας), δεν υπάρχει ανάγκη για την κατασκευή διπλού πυθμένα στο αντλιοστάσιο.

4 Αντλίες έρματος πρέπει να είναι εξοπλισμένες με τις κατάλληλες διατάξεις ώστε να διασφαλίζεται η αποτελεσματική αναρρόφηση από δεξαμενές διπυθμένων.

5 Ανεξαρτήτως των διατάξεων των παραγράφων 2 και 3 ανωτέρω, όπου η πλήρωση του μηχανοστασίου δεν καθιστά το σύστημα άντλησης έρματος ή φορτίου μη λειτουργικό, δεν υπάρχει ανάγκη να τοποθετηθεί διπλός πυθμένας.

Κανονισμός 23
Απόδοση ακούσιας εκροής πετρελαίου

1 Ο κανονισμός αυτός εφαρμόζεται σε πετρελαιοφόρα τα οποία παραδίδονται την ή μετά την 1η Ιανουαρίου 2010, όπως καθορίζεται στον κανονισμό 1.28.8.
2 Για τον σκοπό του κανονισμού αυτού, εφαρμόζονται οι ακόλουθοι ορισμοί:
- .1 «Βύθισμα γραμμής φόρτωσης (d_s)» είναι η κατακόρυφη απόσταση, σε μέτρα, από την προβαλλόμενη γραμμή βάσης στο μέσο μήκος ως την ίσαλο γραμμή η οποία αντιστοιχεί στην θερινή γραμμή εξάλων η οποία έχει καθορισθεί στο πλοίο. Υπολογισμοί οι οποίοι πραγματοποιούνται βάσει του κανονισμού αυτού βασίζονται στο βύθισμα d_s, παρά το ότι τα καθορισμένα βυθίσματα είναι δυνατό να υπερβαίνουν το d_s, όπως η τροπική γραμμή φόρτωσης.
- .2 «Ισαλος (d_B) είναι η κατακόρυφη απόσταση, σε μέτρα, από την προβαλλόμενη γραμμή βάσης στο μέσο μήκος ως την ίσαλο γραμμή η οποία αντιστοιχεί σε 30% του βάθους D_s.
- .3 «Πλάτος (B_s) είναι το μέγιστο προβαλλόμενο πλάτος του πλοίου, σε μέτρα, στην ή κάτω από την βαθύτερη γραμμή φόρτωσης d_s.
- .4 «Πλάτος (B_B) είναι το μέγιστο προβαλλόμενο πλάτος του πλοίου, σε μέτρα, στην ή κάτω από την ίσαλο γραμμή d_B.
- .5 Βάθος (D_S) είναι το προβαλλόμενο βάθος, σε μέτρα, μετρούμενο στο μέσο μήκος έως το ανώτερο κατάστρωμα στην πλευρά.
- .6 «Μήκος (L)» και «νεκρό βάρος (DW)» είναι όπως καθορίζονται στους κανονισμούς 1.19 και 1.23, αντίστοιχα.

3 Γα να παρέχεται επαρκής προστασία κατά της ρύπανσης από πετρελαιοειδή σε περίπτωση σύγκρουσης ή προσάραξης πρέπει να υπάρχει συμμόρφωση με τα ακόλουθα:
- .1 για πετρελαιοφόρα νεκρού βάρους 5.000 τόνων (DWT) και άνω, η παράμετρος μέσης εκροής πετρελαίου είναι ως ακολούθως:

$O_M \leq 0.015$ για $C \leq 200.000$ m^3
$O_M \leq 0.015 + (0.003/200.000)(400.000 - C)$ για 200.000 m^3 < C < 400.000 m^3
$O_M \leq 0.012$ για $C \geq 400.000$ m^3

για πλοία συνδυασμένου φορτίου μεταξύ νεκρού βάρους 5.000 τόνων (DWT) και χωρητικότητας 200.000 m^3, η παράμετρος μέσης εκροής πετρελαίου είναι δυνατό να εφαρμόζεται, υπό την

προϋπόθεση ότι οι υπολογισμοί υποβάλλονται προς ικανοποίηση της Αρχής, επιδεικνύοντας ότι αφού δώσει απολογισμό για την αυξημένη δομική του ισχύ, το πλοίο συνδυασμένου φορτίου έχει τουλάχιστον ισοδύναμη απόδοση εκροής πετρελαίου με ένα τυπικό πετρελαιοφόρο διπλού κύτους του ιδίου μεγέθους το οποίο έχει $O_M < = 0.015$.

$O_M \leq 0.021$ για $C \leq 100.000\ m^3$

$O_M \leq 0.015 + (0.006/100.000)\ (200.000\text{-}C)$ για $100.000\ m^3 < C < 200.000\ m^3$

όπου

O_M = παράμετρος μέσης εκροής πετρελαίου

C = συνολικός όγκος φορτίου πετρελαίου, με 98% πλήρωση δεξαμενής

.2 Για πετρελαιοφόρα νεκρού βάρους (DWT) μικρότερου των 5.000 τόνων:

Το μήκος κάθε δεξαμενής φορτίου δεν υπερβαίνει τα 10 m ή μία από τις ακόλουθες τιμές, οποιοδήποτε είναι μεγαλύτερη:

.1 Όπου δεν υπάρχει διάμηκες διάφραγμα εσωτερικά των δεξαμενών φορτίου:

$(0.5\frac{bi}{B}+0.1)L$ αλλά δεν υπερβαίνει το 0.2L

.2 Όπου υπάρχει διάμηκες διάφραγμα κεντρικής γραμμής εσωτερικά των δεξαμενών φορτίου:

$(0.25\frac{bi}{B}+0.15)L$

.3 Όπου υπάρχουν δύο ή περισσότερα διάμηκες διαφράγματα εσωτερικά των δεξαμενών φορτίου:

.1 για τις πλευρικές δεξαμενές φορτίου: 0.2L

.2 για τις κεντρικές δεξαμενές φορτίου:

.1 εάν $\frac{bi}{B} \geq 0.2L$: 0.2L

.2 εάν $\frac{bi}{B}$ είναι < 0.2:

- όπου δεν υπάρχει διάφραγμα κατά μήκος της κεντρικής γραμμής:

$(0.25\frac{bi}{B}+0.1)L$

- όπου παρέχεται επίμηκες διάφραγμα κεντρικής γραμμής:

$$(0.25\frac{bi}{B}+0.15)L$$

.4 *bi* είναι η ελάχιστη απόσταση από την πλευρά του πλοίου στο εξωτερικό διάμηκες διάφραγμα της δεξαμενής για την οποία γίνεται ο υπολογισμός προς το εσωτερικό του πλοίου στην κεντρική γραμμή σε ορθές γωνίες στο επίπεδο το οποίο αντιστοιχεί στο καθορισμένο ύψος εξάλων του θέρους.

4 Οι ακόλουθες γενικές υποθέσεις εφαρμόζονται όταν υπολογίζεται η παράμετρος μέσης εκροής πετρελαίου:

.1 Το μήκος του μπλοκ φορτίου εκτείνεται μεταξύ των πρόσθιων και οπίσθιων άκρων όλων των δεξαμενών οι οποίες έχουν διευθετηθεί για την μεταφορά φορτίου πετρελαίου, περιλαμβανομένων των δεξαμενών καταλοίπων.

.2 Όπου ο κανονισμός αυτός αναφέρεται σε δεξαμενές φορτίου, είναι κατανοητό ότι περιλαμβάνει όλες τις δεξαμενές φορτίου, τις δεξαμενές καταλοίπων και τις δεξαμενές καυσίμων οι οποίες ευρίσκονται εντός του μήκους μπλοκ φορτίου.

.3 Το πλοίο θεωρείται έμφορτο έως το βύθισμα της γραμμής φορτίου d_s χωρίς ισοστάθμιση ή κλίση.

.4 Όλες οι δεξαμενές φορτίου πετρελαίου θεωρούνται έμφορτες στο 98% της ογκομετρικής χωρητικότητας τους. Η ονομαστική πυκνότητα του φορτίου πετρελαίου (ρ_n) υπολογίζεται ως ακολούθως:

ρ_n = 1000 (DWT)/C (kg/m^3)

.5 Για τους σκοπούς αυτών των υπολογισμών εκροής, η διαπερατότητα εκάστου χώρου εντός του μπλοκ φορτίου, περιλαμβανομένων των δεξαμενών φορτίου, των δεξαμενών έρματος και των λοιπών χώρων άνευ πετρελαίου λαμβάνεται ως 0.99, εκτός εάν αποδεικνύεται διαφορετικά.

6. Τα φρεάτια είναι δυνατό να αγνοούνται κατά τον προσδιορισμό της θέσης της δεξαμενής υπό την προϋπόθεση ότι τα φρεάτια αυτά είναι μικρά όσο το δυνατόν και η απόσταση μεταξύ του πυθμένα του φρεατίου και του περιβλήματος πυθμένα δεν είναι μικρότερη από 0.5h, όπου h είναι το ύψος όπως καθορίζεται στον κανονισμό 19.3.2.

5 Οι ακόλουθες υποθέσεις χρησιμοποιούνται όταν συνδυάζονται οι παράμετροι εκροής πετρελαίου:

1. Η μέση εκροή πετρελαίου υπολογίζεται για βλάβη στα τοιχώματα

του πλοίου και χωριστά για βλάβη του πυθμένα και κατόπιν συνδυάζεται στην μη διαστατική παράμετρο εκροής πετρελαίου O_M ως ακολούθως:

$O_M = (0.4\ O_{MS} + 0.6\ O_{MB}) / C$

όπου:
O_{MS} = μέση εκροή για βλάβη στα τοιχώματα πλοίου σε m^3, και
O_{MB} = μέση εκροή για βλάβη πυθμένα, σε m^3.

2. Ανεξάρτητοι υπολογισμοί για την μέση εκροή πετρελαίου από βλάβη πυθμένα πραγματοποιούνται για συνθήκες παλίρροιας 0 m και μείον 2.5 m, και κατόπιν συνδυάζονται ως ακολούθως:

$O_{MB} = 0.7\ O_{MB(0)} + 0.3\ O_{MB(2.5)}$

όπου
$O_{MB(0)}$ = μέση εκροή για συνθήκη παλίρροιας 0 m, και
$O_{MB(2.5)}$ = μέση εκροή για συνθήκη παλίρροιας μείον 2.5 m, σε m^3

6 Η μέση εκροή για βλάβη τοιχωμάτων O_{MS} υπολογίζεται ως ακολούθως:

$$O_{MS} = C_3 \sum_{i}^{n} P_{s(i)} O_{s(i)} \qquad (m^3)$$

όπου:

i = αντιπροσωπεύει εκάστη δεξαμενή φορτίου υπό εξέταση

n = ολικός αριθμός δεξαμενών φορτίου

$P_{s(i)}$ = η πιθανότητα διείσδυσης στην δεξαμενή φορτίου i από πλευρική βλάβη, υπολογιζόμενη σύμφωνα με την παράγραφο 8.1 του παρόντος κανονισμού.

$O_{s(i)}$ = η εκροή, σε m^3, από πλευρική βλάβη στην δεξαμενή φορτίου i, η οποία υποτίθεται ότι είναι ίση με τον συνολικό όγκο στην δεξαμενή φορτίου i με πληρότητα 98%, εκτός εάν αποδειχθεί μέσω της εφαρμογής των Οδηγιών οι οποίες αναφέρονται στον κανονισμό 19.5 ότι οποιοσδήποτε σημαντικός όγκος φορτίου κατακρατηθεί, και

C_3 = 0.77 για πλοία τα οποία έχουν δύο επιμήκη διαφράγματα εντός των δεξαμενών φορτίου, υπό την προϋπόθεση ότι τα διαφράγματα αυτά είναι συνεχή σε ολόκληρο το μπλοκ φορτίου και το $P_{s(i)}$ αναπτύσσεται σύμφωνα με τον κανονισμό αυτό. Το C_3 ισούται με 1.0 για όλα τα λοιπά πλοία ή όταν το $P_{s(i)}$ αναπτύσσεται σύμφωνα με την παράγραφο 10 του κανονισμού αυτού.

7 Η μέση εκροή από βλάβη πυθμένα υπολογίζεται για κάθε κατάσταση παλίρροιας ως ακολούθως:

.1

$$O_{MB(0)} = \sum_{i}^{n} P_{B(i)} O_{B(i)} C_{DB(i)} \ (m^3)$$

όπου:

- i = αντιπροσωπεύει κάθε δεξαμενή φορτίου υπό εξέταση
- n = ολικός αριθμός δεξαμενών φορτίου
- $P_{B(i)}$ = η πιθανότητα διείσδυσης στην δεξαμενή φορτίου i από βλάβη πυθμένα, υπολογιζόμενη σύμφωνα με την παράγραφο 9.1 του παρόντος κανονισμού.
- $O_{B(i)}$ = η εκροή από την δεξαμενή φορτίου i, σε m^3 υπολογιζόμενη σύμφωνα με την παράγραφο 7.3 του παρόντος κανονισμού, και
- $C_{DB(i)}$ = συντελεστής ο οποίος υπολογίζει την συγκέντρωση πετρελαίου όπως καθορίζεται στην παράγραφο 7.4 του κανονισμού αυτού.

.2

$$O_{MB(2.5)} = \sum_{i}^{n} P_{B(i)} O_{B(i)} C_{DB(i)} \ (m^3)$$

όπου: i, n, $P_{B(i)}$ και $C_{DB(i)}$ = όπως καθορίζονται στην υποπαράγραφο ανωτέρω

$O_{B(i)}$ = η εκροή από την δεξαμενή φορτίου i, σε m^3, μετά από αλλαγή της παλιρροιακής κατάστασης.

.3 Η εκροή πετρελαίου από κάθε δεξαμενή φορτίου πετρελαίου υπολογίζεται βασιζόμενη στις αρχές ισορροπίας πίεσης, σύμφωνα με τις ακόλουθες υποθέσεις:

.1 το πλοίο θεωρείται προσαραγμένο με μηδενική διαγωγή και κλίση, με το προσαραγμένο βύθισμα πριν από την αλλαγή στην παλιρροιακή κατάσταση ίσο με το βύθισμα γραμμής φόρτωσης d_s.

.2 Το επίπεδο του φορτίου μετά την βλάβη πρέπει να υπολογίζεται ως ακολούθως:

$$h_c = \{(d_s + t_c - Z_l)\ (\rho_s) - (1000\ \rho) / g\} / \rho_n$$

όπου

- h_c = το ύψος του φορτίου πετρελαίου υπεράνω του Z_l, σε μέτρα
- t_c = η παλιρροιακή αλλαγή, σε μέτρα. Μειώσεις στην παλίρροια θα εκφράζονται ως αρνητικές τιμές.
- Z_l = ο ύψος του χαμηλότερου σημείου στην δεξαμενή φορτίου πάνω από τη βασική γραμμή, σε μέτρα

ρ_s = πυκνότητα θαλασσίου νερού, να λαμβάνεται ως 1,025 kg/m^3.

P = εάν έχει τοποθετηθεί ένα σύστημα αδρανών αερίων, η φυσιολογική υπερπίεση, σε kPa, να μην λαμβάνεται μικρότερη από 5 kPa. Εάν ένα σύστημα αδρανών αερίων δεν έχει τοποθετηθεί, η υπερπίεση μπορεί να λαμβάνεται ως 0.

G = η επιτάχυνση της βαρύτητας, να λαμβάνεται ως 9.81 m/s^2, και

ρ_n = ονομαστική πυκνότητα πετρελαίου φορτίου, υπολογιζόμενη σύμφωνα με την παράγραφο 4.4 του παρόντος κανονισμού.

.3 Για δεξαμενές φορτίου οριοθετούμενες από το περίβλημα του πυθμένα, εκτός εάν διαφορετικά αποδεικνύεται, η εκροή πετρελαίου $O_{B(i)}$ πρέπει να λαμβάνεται όχι μικρότερη από 1% του συνολικού όγκου του φορτίου πετρελαίου με το οποίο έχει φορτωθεί η δεξαμενή i, για να υπολογίζονται οι αρχικές απώλειες ανταλλαγής και οι δυναμικές επιδράσεις λόγω ρευμάτων και κυμάτων.

.4 Σε περίπτωση ζημίας στον πυθμένα, ένα μέρος της εκροής από μία δεξαμενή φορτίου είναι δυνατό να εγκλωβίζονται σε διαμερίσματα χωρίς πετρέλαιο. Το αποτέλεσμα αυτό προσεγγίζεται από την εφαρμογή του συντελεστή $C_{DB(i)}$ για κάθε δεξαμενή, ο οποίος λαμβάνεται ως εξής:

$C_{DB(i)}$ = 0.6 για δεξαμενές φορτίου οριοθετούμενες από το κάτω μέρος διαμερισμάτων χωρίς πετρέλαιο.

$C_{DB(i)}$ = 1.0 για δεξαμενές φορτίου οριοθετούμενες από το περίβλημα πυθμένα.

8 Η πιθανότητα P_S παραβίασης ενός διαμερίσματος από βλάβη στα πλευρικά τοιχώματα υπολογίζεται ως ακολούθως:

.1 $P_S = P_{SL}\, P_{SV}\, P_{ST}$

όπου:

$P_{SL}=1-P_{Sf}-P_{Sa}$ = πιθανότητα η βλάβη να επεκταθεί εντός της διαμήκους ζώνης οριοθετούμενης από τα X_a και X_f.

$P_{SV}=1-P_{Su}-P_{Sl}$ = πιθανότητα η βλάβη να επεκταθεί εντός της κατακόρυφης ζώνης οριοθετούμενης από τα Z_l και Z_u.

$P_{ST}=1-P_{Sy}$= πιθανότητα η βλάβη να επεκταθεί εγκάρσια πέραν του ορίου το οποίο καθορίζεται από το y.

.2 Τα P_{Sa}, P_{Sf}, P_{Sl}, P_{Su} και P_{Sy} καθορίζονται με γραμμική παρεμβολή από τον πίνακα πιθανοτήτων για πλευρική βλάβη ο οποίος παρέχεται στην παράγραφο 8.3 του κανονισμού αυτού, όπου:

P_{Sa} = η πιθανότητα η βλάβη να είναι εξ ολοκλήρου πίσω από την θέση X_a/L.

P_{Sf} = η πιθανότητα η βλάβη να είναι εξ ολοκλήρου μπροστά από την θέση X_a/L.

P_{Sl} = η πιθανότητα η βλάβη να βρίσκεται εξ ολοκλήρου κάτω από την δεξαμενή.

P_{Su} = η πιθανότητα η βλάβη να βρίσκεται εξ ολοκλήρου επάνω από την δεξαμενή, και

P_{Sy} = η πιθανότητα η βλάβη να βρίσκεται εξ ολοκλήρου εκτός της δεξαμενής.

Τα όρια των διαμερισμάτων X_a, X_f, Z_l, Z_u και y αναπτύσσονται ως ακολούθως:

X_a = η διαμήκης απόσταση από το πρυμναίο τερματικό του L έως το ακραίο πρυμναίο σημείο του εξεταζόμενου διαμερίσματος, σε μέτρα

X_f = η επιμήκης απόσταση από το πρυμναίο τερματικό του L έως το ακραίο πρωραίο σημείο του εξεταζόμενου διαμερίσματος, σε μέτρα

Z_l = η κάθετη απόσταση από την βασική γραμμή έως το κατώτατο σημείο του εξεταζόμενου διαμερίσματος, σε μέτρα

Z_u = η κάθετη απόσταση από την βασική γραμμή έως το υψηλότερο σημείο του εξεταζόμενου διαμερίσματος, σε μέτρα. Το Z_u δεν μπορεί να λαμβάνεται μεγαλύτερο του D_S, και

y = η ελάχιστη οριζόντια απόσταση μετρούμενη σε κάθετες γωνίες προς την κεντρική γραμμή μεταξύ του διαμερίσματος υπό εξέταση και του πλευρικού περιβλήματος σε μέτρα*.

.3 Πίνακας πιθανοτήτων για πλευρική βλάβη

X_a/L	P_{Sa}	$X_{f/L}$	P_{Sf}	Z_1/D_S	P_{Sl}	Z_u/D_S	P_{Su}
0.00	0.000	0.00	0.967	0.00	0.000	0.00	0.968
0.05	0.023	0.05	0.917	0.05	0.000	0.05	0.952
0.10	0.068	0.10	0.867	0.10	0.001	0.10	0.931

* *Για συμμετρικές διατάξεις των δεξαμενών, οι βλάβες εξετάζονται για την μία πλευρά του πλοίου μόνο, περίπτωση στην οποία οι διαστάσεις «y» πρόκειται να μετρούνται σε εκείνη την ίδια πλευρά. Για ασύμμετρες διατάξεις απευθυνθείτε στις Επεξηγηματικές Σημειώσεις επί θεμάτων τα οποία σχετίζονται με την απόδοση ακούσιας εκροής πετρελαίου, οι οποίες έχουν υιοθετηθεί από τον Οργανισμό με την απόφαση MEPC.122(52).*

0.15	0.117	0.15	0.817	0.15	0.003	0.15	0.905
0.20	0.167	0.20	0.767	0.20	0.007	0.20	0.873
0.25	0.217	0.25	0.717	0.25	0.013	0.25	0.836
0.30	0.267	0.30	0.667	0.30	0.021	0.30	0.789
0.35	0.317	0.35	0.617	0.35	0.034	0.35	0.733
0.40	0.367	0.40	0.567	0.40	0.055	0.40	0.670
0.45	0.417	0.45	0.517	0.45	0.085	0.45	0.599
0.50	0.467	0.50	0.467	0.50	0.123	0.50	0.525
0.55	0.517	0.55	0.417	0.55	0.172	0.55	0.452
0.60	0.567	0.60	0.367	0.60	0.226	0.60	0.383
0.65	0.617	0.65	0.317	0.65	0.285	0.65	0.317
0.70	0.667	0.70	0.267	0.70	0.347	0.70	0.255
0.75	0.717	0.75	0.217	0.75	0.413	0.75	0.197
0.80	0.767	0.80	0.167	0.80	0.482	0.80	0.143
0.85	0.817	0.85	0.117	0.85	0.553	0.85	0.092
0.90	0.867	0.90	0.068	0.90	0.626	0.90	0.046
0.95	0.917	0.95	0.023	0.95	0.700	0.95	0.013
1.00	0.967	1.00	0.000	1.00	0.775	1.00	0.000

Το P_{Sy} υπολογίζεται ως ακολούθως:

$P_{Sy} = (24.96-199.6y/B_S)\ (y/B_S)$ για $y/B_S \leq 0.05$

$P_{Sy} = 0.749 + \{5-44.4\ (y/B_S - 0.05)\}\ (y/B_S - 0.05)$ για $0.05<y/B_S<0.1$

$P_{Sy} = 0.888 + 0.56\ (y/B_S - 0.1)$ για $y/B_S \geq 0.1$

Το P_{Sy} δεν λαμβάνεται μεγαλύτερο του 1.

9 Η πιθανότητα P_B παραβίασης ενός διαμερίσματος από πλευρική βλάβη υπολογίζεται ως ακολούθως:

.1 $P_B = P_{BL}\ P_{BT}\ P_{BV}$

όπου: $P_{BL} = 1-P_{Bf}-P_{Ba}$ = πιθανότητα η βλάβη να επεκταθεί εντός της διαμήκους ζώνης οριοθετούμενης από τα X_a και X_f.

$P_{BT} = 1-P_{B\rho}-P_{Bs}$ = πιθανότητα η βλάβη να επεκταθεί εντός της εγκάρσιας ζώνης οριοθετούμενης από τα Y_p και Y_s, και

$P_{BV} = 1 - P_{Bz}$ = πιθανότητα η βλάβη να επεκταθεί κατακόρυφα του ορίου το οποίο καθορίζεται από το z.

.2 Τα P_{Ba}, P_{Bf}, $P_{B\rho}$, P_{Bs} και P_{Bz} καθορίζονται με γραμμική παρεμβολή από τον πίνακα πιθανοτήτων για βλάβη πυθμένα ο οποίος παρέχεται στην παράγραφο 9.3 του κανονισμού αυτού, όπου:

P_{Ba} = Η πιθανότητα η βλάβη να είναι εξ ολοκλήρου πίσω από την θέση X_a/L.

P_{Bf} = η πιθανότητα η βλάβη να είναι εξ ολοκλήρου εμπρός από την θέση X_a/L.

P_{Bp} = η πιθανότητα η βλάβη να είναι εξ ολοκλήρου αριστερά της δεξαμενής.

P_{Bs} = η πιθανότητα η βλάβη να είναι εξ ολοκλήρου δεξιά της δεξαμενής, και

P_{Bz} = η πιθανότητα η βλάβη να είναι εξ ολοκλήρου εκτός της δεξαμενής.

Τα όρια των διαμερισμάτων X_a, X_f, Y_p, Y_s και z αναπτύσσονται ως ακολούθως:

X_a & X_f είναι όπως προσδιορίζονται στην παράγραφο 8.2 του κανονισμού αυτού.

Y_p = η εγκάρσια απόσταση από το αριστερότερο σημείο στο διαμέρισμα το οποίο ευρίσκεται στην ή κάτω από την γραμμή φορτίου d_B, σε μία κάθετη ευθεία η οποία ευρίσκεται στο B_B /2 προς τα δεξιά της κεντρικής γραμμής του πλοίου, σε μέτρα.

Y_s = η εγκάρσια απόσταση από το δεξιότερο σημείο στο διαμέρισμα το οποίο ευρίσκεται στην ή κάτω από την γραμμή φορτίου d_B, σε μία κάθετη ευθεία η οποία ευρίσκεται στο B_B προς τα δεξιά της κεντρικής γραμμής του πλοίου, σε μέτρα.

z = η ελάχιστη τιμή του ζ κατά μήκος του διαμερίσματος όπου, σε οποιαδήποτε δοθείσα επιμήκη θέση, το z είναι η απόσταση από το χαμηλότερο σημείο του περιβλήματος του πυθμένα σε εκείνη την επιμήκη θέση έως το χαμηλότερο σημείο του διαμερίσματος σε εκείνη την επιμήκη θέση, σε μέτρα.

.3 Πίνακας πιθανοτήτων για βλάβη στον πυθμένα

X_a/L	P_{Ba}		$X_{f/L}$	P_{Bf}		Y_p/B_B	P_{Bp}		Y_s/B_B	P_{Bs}
0.00	0.000		0.00	0.969		0.00	0.844		0.00	0.000
0.05	0.002		0.05	0.953		0.05	0.794		0.05	0.009
0.10	0.008		0.10	0.936		0.10	0.744		0.10	0.032
0.15	0.017		0.15	0.916		0.15	0.694		0.15	0.063
0.20	0.029		0.20	0.894		0.20	0.644		0.20	0.097
0.25	0.042		0.25	0.870		0.25	0.594		0.25	0.133
0.30	0.058		0.30	0.842		0.30	0.544		0.30	0.171
0.35	0.076		0.35	0.810		0.35	0.494		0.35	0.211
0.40	0.096		0.40	0.775		0.40	0.444		0.40	0.253

0.45	0.119	0.45	0.734	0.45	0.394	0.45	0.297
0.50	0.143	0.50	0.687	0.50	0.344	0.50	0.344
0.55	0.171	0.55	0.630	0.55	0.297	0.55	0.394
0.60	0.203	0.60	0.563	0.60	0.253	0.60	0.444
0.65	0.242	0.65	0.489	0.65	0.211	0.65	0.494
0.70	0.289	0.70	0.413	0.70	0.171	0.70	0.544
0.75	0.344	0.75	0.333	0.75	0.133	0.75	0.594
0.80	0.409	0.80	0.252	0.80	0.097	0.80	0.644
0.85	0.482	0.85	0.170	0.85	0.063	0.85	0.694
0.90	0.565	0.90	0.089	0.90	0.032	0.90	0.744
0.95	0.658	0.95	0.026	0.95	0.009	0.95	0.794
1.00	0.761	1.00	0.000	1.00	0.000	1.00	0.844

Το P_{Bz} υπολογίζεται ως ακολούθως:

$P_{Bz} = (14.5 - 67\ z/D_S)(z/D_S)$ για $z/D_S \le 0.01$

$P_{Bz} = 0.78 + 1.1\ (z/D_S - 0.1)$ για $z/D_S \ge 0.1$

Το P_{Bz} δεν λαμβάνεται μεγαλύτερο του 1.

10 Ο κανονισμός αυτός χρησιμοποιεί μία απλοποιημένη πιθανολογική προσέγγιση όπου πραγματοποιείται μία άθροιση επί των συνεισφορών στην μέση εκροή από κάθε δεξαμενή φορτίου. Για συγκεκριμένους σχεδιασμούς όπως εκείνοι που χαρακτηρίζονται από περιπτώσεις βημάτων/ ανοιγμάτων σε διαφράγματα / καταστρώματα και για κεκλιμένα διαφράγματα και/ ή μία προεξέχουσα καμπυλότητα κύτους, αυστηρότεροι υπολογισμοί δύναται να είναι κατάλληλοι. Στις περιπτώσεις αυτές μία από τις ακόλουθες διαδικασίες υπολογισμού είναι δυνατό να εφαρμόζεται:

.1 Οι πιθανότητες οι οποίες αναφέρονται στο 8 και 9 ανωτέρω μπορούν να υπολογίζονται με μεγαλύτερη ακρίβεια μέσω της εφαρμογής υποθετικών υποδιαμερισμάτων *.

.2 Οι πιθανότητες οι οποίες αναφέρονται στις παραγράφου 8 και 9 ανωτέρω, μπορούν να υπολογιστούν με άμεση εφαρμογή σχέσεων πιθανής πυκνότητας που περιέχονται στις Οδηγίες που αναφέρονται στον κανονισμό 19.5.

.3 Η εκροή πετρελαίου μπορεί να αξιολογηθεί σύμφωνα με την μέθοδο που περιγράφεται στις Οδηγίες οι οποίες αναφέρονται στον κανονισμό 19.5.

11 Εφαρμόζονται αναφορικά με τις διατάξεις σωληνώσεων τα ακόλουθα:

---

* *Απευθυνθείτε στις Επεξηγηματικές Σημειώσεις επί θεμάτων τα οποία σχετίζονται με την απόδοση ατυχηματικής εκροής πετρελαίου, οι οποίες έχουν υιοθετηθεί από τον Οργανισμό με την απόφαση MEPC.122(52).*

.1 Γραμμές σωληνώσεων οι οποίες περνούν μέσα από δεξαμενές φορτίου σε θέση μικρότερη από $0.30B_s$ από την πλευρά του πλοίου ή μικρότερη από $0.30\ D_s$ από τον πυθμένα του πλοίου πρέπει να είναι εξοπλισμένες με βαλβίδες ή παρεμφερείς διατάξεις κλεισίματος στο σημείο στο οποίο ανοίγουν εντός οποιασδήποτε δεξαμενής φορτίου. Οι βαλβίδες αυτές πρέπει να παραμένουν κλειστές κατά το ταξίδι πάντοτε όταν οι δεξαμενές περιέχουν φορτίο πετρελαίου, εκτός από το ότι μπορούν να ανοίγονται για μεταφορά φορτίου η οποία είναι αναγκαία για ουσιώδεις λειτουργίες φορτίου.

2. Πίστωση για την μείωση της εκροής πετρελαίου μέσω της χρήσης ενός συστήματος άμεσης ανάγκης ταχείας μεταφοράς φορτίου ή άλλου συστήματος το οποίο έχει διευθετηθεί για να μετριάζει την εκροή πετρελαίου σε περίπτωση ατυχήματος μπορεί να λαμβάνεται υπ' όψη μόνο αφού τα θέματα αποτελεσματικότητας και ασφάλειας του συστήματος έχουν εγκριθεί από τον Οργανισμό. Η υποβολή προς έγκριση πραγματοποιείται σύμφωνα με τις διατάξεις των Οδηγιών οι οποίες αναφέρονται στον κανονισμό 19.5.

Κανονισμός 24
Υποθετικές βλάβες

1 Προς τον σκοπό της μετρήσεως της υποθετικής εκροής πετρελαίου από πετρελαιοφόρα σύμφωνα με τους κανονισμούς 25 και 26, λαμβάνονται ως κατωτέρω τρεις διαστάσεις της έκτασης της βλάβης επί παραλληλεπιπέδου με έδρες τα πλευρά και τον πυθμένα του πλοίου. Στην περίπτωση βλαβών του πυθμένα δύο καταστάσεις μπορούν να θεωρηθούν ότι εφαρμόζονται ανεξάρτητα η μία της άλλης στα αναφερόμενα τμήματα του δεξαμενόπλοιου.

.1 Πλευρική βλάβη

.1	Διαμήκης έκταση (l_c):	$1/3\ L^{2/3}$ ή 14.5 μέτρα, οποιαδήποτε είναι μικρότερη.
.2	Εγκάρσια έκταση (t_c) (εσωτερικά από τις πλευρά του πλοίου κάθετα στον κεντρικό άξονα του πλοίου στο επίπεδο το οποίο αντιστοιχεί το υπολογισμένο ύψος εξάλλων θέρους);	B/5 ή 11.5 μέτρα, οποιαδήποτε είναι μικρότερη
.3	Κατακόρυφη έκταση (V_c):	από την γραμμή βάσεως προς τα άνω χωρίς όρια

.2 Βλάβη πυθμένα

		Για 0,3 L από την πρωραία κατακόρυφο του πλοίου	Από οποιοδήποτε άλλο μέρος του πλοίου
.1	Διαμήκης έκταση (l_s)	L/10	L/10 ή 5 μέτρα, οποιοδήποτε είναι μικρότερο

.2	Εγκάρσια έκταση (t_s)	B/6 ή 10 μέτρα, οποιοδήποτε είναι μικρότερο αλλά όχι μικρότερο από 5 μέτρα	5 μέτρα
.3	Κατακόρυφη έκταση από την γραμμή βάσης: (V_s)	B/15 ή 6 μέτρα, οποιοδήποτε είναι μικρότερο	

2 Οπουδήποτε εμφανίζονται τα σύμβολα που έχουν δοθεί στον παρόν κεφάλαιο, στο κανονισμό αυτό, έχουν την έννοια που έχει προσδιορισθεί από τον κανονισμό αυτό.

Κανονισμός 25

Υποθετική εκροή πετρελαίου

1 Η υποθετική εκροή πετρελαίου στην περίπτωση πλευρικής βλάβης (O_c) και βλάβης πυθμένα (O_s) υπολογίζεται βάσει των κατωτέρω τύπων όσον αφορά τα διαμερίσματα που έχουν υποστεί ρήγμα από την βλάβη σε όλες τις λογικά πιθανές θέσεις, κατά μήκος του πλοίου στην έκταση η οποία καθορίζεται από τον κανονισμό 24 του παρόντος Παραρτήματος.

.1 Για πλευρικές βλάβες:

$$O_c = \Sigma W_i + \Sigma K_i C_i \quad \text{(I)}$$

.2 Για βλάβες πυθμένος:

$$O_s = 1/3(\Sigma Z_i W_i + SZ_i C_i) \quad \text{(II)}$$

όπου:

W_i = όγκος πλευρικών δεξαμενών σε κυβικά μέτρα, που υποτίθεται ότι έχουν υποστεί ρήγμα από την βλάβη, όπως προσδιορίζεται από τον Κανονισμό 24 του παρόντος Παραρτήματος. Το W_i για δεξαμενές διαχωρισμένου έρματος, μπορεί να θεωρηθεί ίσο προς το μηδέν.

C_i = όγκος κεντρικών δεξαμενών σε κυβικά μέτρα, που υποτίθεται ότι έχουν υποστεί ρήγμα από την βλάβη, όπως προσδιορίζεται από τον Κανονισμό 24 του παρόντος Παραρτήματος. Το C_i για δεξαμενές διαχωρισμένου έρματος, μπορεί να θεωρηθεί ίσο προς το μηδέν.

K_i = 1 - b_i/t_c όταν το b_i είναι ίσο ή μεγαλύτερο από το T_c, το K_i λαμβάνεται ίσο προς το μηδέν.

Z_i = 1 - h_i/v_s όταν το h_i είναι ίσο ή μεγαλύτερο από το v_s, το Z_i λαμβάνεται ίσο προς το μηδέν.

b_i = πλάτος των υπό θεώρηση πλευρικών δεξαμενών σε μέτρα που μετρούνται εσωτερικά από την πλευρά του

πλοίου, κάθετα στην κεντρική γραμμή σε επίπεδο που αντιστοιχεί στο καθορισμένο ύψος εξάλων θέρους.

h_i = ελάχιστο ύψος των υπό θεώρηση δεξαμενών διπυθμένων σε μέτρα, όπου δεν υπάρχουν δεξαμενές διπυθμένων το h_i λαμβάνεται ίσο προς το μηδέν.

Οπουδήποτε εμφανίζονται στο παρόν κεφάλαιο σύμβολα που έχουν δοθεί στην παρούσα παράγραφο, έχουν την έννοια που έχει προσδιορισθεί από τον παρόντα κανονισμό.

2 Εάν ένας κενός χώρος ή μια δεξαμενή διαχωρισμένου έρματος μήκους μικρότερου του l_c, όπως καθορίζεται στον Κανονισμό 24 του παρόντος Παραρτήματος είναι τοποθετημένη μεταξύ των πλευρικών δεξαμενών πετρελαίου, το O_c στον τύπο (I) μπορεί να υπολογισθεί με βάση τον όγκου W_i, ο οποίος είναι ο πραγματικός όγκος μιας τέτοιας δεξαμενής (όπου αυτές έχουν ίση χωρητικότητα) ή της μικρότερης από τις δύο δεξαμενές (εάν διαφέρει η χωρητικότητά τους) που βρίσκεται παραπλεύρως σε τέτοιους χώρους, πολλαπλασιαζόμενου επί S_i όπως προσδιορίζεται κατωτέρω και λαμβάνοντας για όλες τις άλλες πλευρικές δεξαμενές που έχουν επηρεασθεί από την σύγκρουση την τιμή του πραγματικού πλήρους όγκου.

$$S_i = 1 - l_i / l_c$$

όπου l_i = μήκος σε μέτρα του υπό εξέταση κενού χώρου ή δεξαμενής διαχωρισμένου έρματος.

3 .1 Πίστωση δίνεται μόνο αναφορικά με τις δεξαμενές διπυθμένων που είναι είτε άδειες είτε μεταφέρουν καθαρό νερό, όταν το φορτίο μεταφέρεται σε δεξαμενές που βρίσκονται πάνω απ' αυτές.

.2 Όπου το διπύθμενο δεν εκτείνεται καθ' όλο το μήκος και το πλάτος της αναφερομένης δεξαμενής, το διπύθμενο θεωρείται ότι δεν υπάρχει και ο όγκος των δεξαμενών πάνω από την περιοχή που έχει γίνει η βλάβη του πυθμένα πρέπει να περιληφθεί στο τύπο (II) ακόμη και αν η δεξαμενή δεν θεωρείται ότι έχει υποστεί ρήγμα λόγω της υπάρξεως τέτοιων μερικών διπυθμένων.

.3 Τα φρεάτια αναρροφήσεως μπορούν να αγνοηθούν στον προσδιορισμό της τιμής h_i υπό τον όρο ότι τα φρεάτια αναρροφήσεως δεν καταλαμβάνουν μεγάλη επιφάνεια και εκτείνονται κάτω από την δεξαμενή σε ελάχιστη απόσταση και σε ουδεμία περίπτωση μεγαλύτερη από το ήμισυ του ύψους του διπυθμένου. Εάν το ύψος ενός τέτοιου φρεατίου υπερβαίνει το ήμισυ του διπυθμένου το h_i λαμβάνεται ίσο με το ύψος των διπυθμένων μείον το ύψος του φρεατίου.

Εάν έχει εγκατασταθεί εντός των διπυθμένων σύστημα σωληνώσεων που εξυπηρετεί τέτοια φρεάτια, πρέπει να είναι εξοπλισμένο με επιστόμια ή άλλες διατάξεις κλεισίματος, τοποθετημένες στο σημείο σύνδεσης με την δεξαμενή που εξυπηρετεί, για να αποφεύγεται η εκροή πετρελαίου σε περίπτωση

βλάβης του συστήματος σωληνώσεων. Αυτές οι σωληνώσεις πρέπει να εγκατασταθούν όσον το δυνατόν υψηλότερα από τον πυθμένα του πλοίου. Τα επιστόμια αυτά παραμένουν κλειστά κατά τη διάρκεια του ταξιδιού, εφ' όσον η δεξαμενή περιέχει φορτίο πετρελαίου, εκτός από τις περιπτώσεις που υπάρχει ανάγκη μεταφοράς φορτίου για την διόρθωση της διαγωγής του πλοίου.

4 Στην περίπτωση εκείνη που βλάβη του πυθμένα περιλαμβάνει ταυτοχρόνως τέσσερις κεντρικές δεξαμενές, ο όγκος O_s μπορεί να υπολογισθεί σύμφωνα με τον τύπο

$$O_s = 1/4\ (\Sigma Z_i W_i + \Sigma Z_i Ci) \qquad (III)$$

5 Η Αρχή μπορεί να πιστώσει σαν μείωση της εκροής του πετρελαίου στην περίπτωση βλάβης του πυθμένος, ένα εγκατεστημένο σύστημα μεταφοράς φορτίου με υψηλή αναρρόφηση ανάγκης σε κάθε δεξαμενή φορτίου, που μπορεί να μεταφέρει πετρέλαιο από μία δεξαμενή ή δεξαμενές φορτίου που υπέστησαν ρήγμα σε διαχωρισμένες δεξαμενές έρματος ή σε διαθέσιμες δεξαμενές φορτίου, εάν μπορεί να θεωρηθεί βέβαιο ότι αυτές οι δεξαμενές έχουν επιπλέον χωρητικότητα. Η πίστωση σε ένα τέτοιο σύστημα καθορίζεται από την ικανότητα μεταφοράς πετρελαίου εντός δύο ωρών χρόνου λειτουργίας ίσου με το ήμισυ της μεγαλύτερης από τις ενεχόμενης δεξαμενής με ρήγμα και από την δυνατότητα διαθέσεως ισοδυνάμου ποσότητος δεξαμενών έρματος ή φορτίου, που το δεχθούν. Η πίστωση περιορίζεται στον επιτρεπόμενο υπολογισμό Os σύμφωνα με τον τύπο (III). Οι σωλήνες αυτών των αναρροφήσεων είναι τοποθετημένες τουλάχιστον σε ύψος όχι λιγότερο από την κατακόρυφο έκταση της βλάβης v_s. Η Αρχή πρέπει να εφοδιάζει τον Οργανισμό με τις πληροφορίες που αναφέρονται στις διατάξεις που έχει αποδεχθεί, για την ενημέρωση των άλλων Μερών της Σύμβασης.

6 Ο παρών κανονισμός δεν ισχύει για πετρελαιοφόρα τα οποία πρόκειται να παραδοθούν την ή μετά την 1η Ιανουαρίου 2010, όπως προσδιορίζεται στον κανονισμό 1.28.8.

Κανονισμός 26
Όρια του μεγέθους και διατάξεις των δεξαμενών φορτίου

1 Εκτός από όπως προβλέπεται στην παράγραφο 7 κατωτέρω:

.1 κάθε πετρελαιοφόρο 150 κόρων ολικής χωρητικότητας και άνω το οποίο έχει παραδοθεί μετά την 31η Δεκεμβρίου 1979, όπως προσδιορίζεται στον κανονισμό 1.28.2, και

.2 κάθε πετρελαιοφόρο 150 κόρων ολικής χωρητικότητας και άνω το οποίο έχει παραδοθεί την ή πριν από την 31η Δεκεμβρίου 1979, όπως προσδιορίζεται στον κανονισμό 1.28.1, το οποίο εμπίπτει σε οποιαδήποτε από τις ακόλουθες κατηγορίες:

.1 δεξαμενόπλοιο, η παράδοση του οποίου είναι μετά την 1η Ιανουαρίου 1977, ή

.2 δεξαμενόπλοιο στο οποίο εφαρμόζονται αμφότερες οι κατωτέρω προϋποθέσεις:

.1 η παράδοση δεν είναι αργότερα από την 1η Ιανουαρίου 1977, και

.2 το συμβόλαιο κατασκευής έχει τεθεί μετά την 1η Ιανουαρίου 1974 ή, σε περιπτώσεις όπου δεν έχει τεθεί προγενέστερα συμβόλαιο κατασκευής, η τρόπιδα έχει τοποθετηθεί ή το πετρελαιοφόρο ευρίσκεται σε παρόμοιο στάδιο κατασκευής μετά την 30η Ιουνίου 1974.

πρέπει να συμμορφώνεται με τις διατάξεις του παρόντος κανονισμού.

2 Οι δεξαμενές φορτίου των πετρελαιοφόρων πρέπει να έχουν τέτοιο μέγεθος και τέτοια διάταξη τέτοια ώστε η υποθετική εκροή O_c ή O_s που υπολογίζεται σύμφωνα με τις διατάξεις του κανονισμού 25 του παρόντος Παραρτήματος οπουδήποτε κατά μήκος του πλοίου δεν υπερβαίνει τα 30.000 κυβικά μέτρα ή $400\sqrt[3]{DW}$, οποιοδήποτε είναι μεγαλύτερο με μέγιστο τα 40.000 κυβικά μέτρα.

6 Ο όγκος κάθε πλευρικής δεξαμενής φορτίου πετρελαίου ενός πετρελαιοφόρου δεν πρέπει να υπερβαίνει το 75 τοις εκατό των ορίων της υποθετικής εκροής πετρελαίου που αναφέρεται στην παράγραφο 2 του παρόντος κανονισμού. Ο όγκος κάθε κεντρικής δεξαμενής φορτίου πετρελαίου δεν πρέπει να υπερβαίνει τα 50.000 κυβικά μέτρα. Εν τούτοις σε πετρελαιοφόρα με δεξαμενές διαχωρισμένου έρματος, όπως ορίζεται στον Κανονισμό 18 του παρόντος Παραρτήματος, ο επιτρεπόμενος όγκος των πλευρικών δεξαμενών φορτίου πετρελαίου που ευρίσκεται μεταξύ δύο δεξαμενών διαχωρισμένου έρματος, κάθε μία από τις οποίες υπερβαίνει σε μήκος το l_c, μπορεί να αυξηθεί στο μέγιστο όρο της υποθετικής εκροής πετρελαίου, υπό την προϋπόθεση ότι το πλάτος των πλευρικών δεξαμενών υπερβαίνει το t_c.

4 Το μήκος κάθε δεξαμενής φορτίου δεν πρέπει να υπερβαίνει τα 10 μέτρα ή μία από τις παρακάτω τιμές, οποιαδήποτε είναι μεγαλύτερη:

.1 όπου δεν υπάρχει διάμηκες διάφραγμα εσωτερικά των δεξαμενών φορτίου:

$$(0.5\frac{b_i}{B}+0.1)L$$ αλλά δεν υπερβαίνει το 0.2L

.2 όπου υπάρχει διάμηκες διάφραγμα επί της κεντρικής γραμμής εσωτερικά των δεξαμενών φορτίου:

$$(0.25\frac{b_i}{B}+0.15)L$$

.3 όπου υπάρχουν δύο ή περισσότερα διαμήκη διαφράγματα εσωτερικά των δεξαμενών φορτίου:

.1 για τις πλευρικές δεξαμενές φορτίου: 0.2L

.2 για τις κεντρικές δεξαμενές φορτίου:

.1 εάν $\frac{bi}{B}$ είναι ίσο ή μεγαλύτερο από το ένα πέμπτο: 0.2L

.2 εάν $\frac{bi}{B}$ είναι μικρότερο από το ένα πέμπτο:

- όπου δεν παρέχεται επίμηκες διάφραγμα κεντρικής γραμμής:

$$(0.5\frac{bi}{B}+0.1)L$$

- όπου υπάρχει διάμηκες διάφραγμα επί της κεντρικής γραμμής:

$$(0.25\frac{bi}{B}+0.15)L$$

.4 b_i είναι η ελάχιστη απόσταση από τη πλευρά του πλοίου έως το εξωτερικό διάμηκες διάφραγμα της δεξαμενής για την οποία γίνεται υπολογισμός προς το εσωτερικό του πλοίου σε ορθές γωνίες στην κεντρική γραμμή στο επίπεδο το οποίο αντιστοιχεί στην καθορισμένη θερινή ίσαλο γραμμή.

5 Για να μην υπάρξει υπέρβαση των ορίων του όγκου τα οποία έχουν καθορισθεί από τις παραγράφους 2, 3 και 4 του παρόντος κανονισμού και ανεξάρτητα από τον υπάρχοντα εγκατεστημένο τύπο του συστήματος μεταγγίσεως φορτίου, όταν το σύστημα αυτό ενσωματώνει δύο ή περισσότερες δεξαμενές φορτίου, επιστόμια ή άλλες διατάξεις αποκλεισμού παρέχονται για τον διαχωρισμό των δεξαμενών, της μίας από την άλλη. Τα επιστόμια ή οι διατάξεις αποκλεισμού πρέπει να παραμένουν κλειστά κατά την διάρκεια του ταξιδιού.

6 Οι σωληνώσεις, που διέρχονται από τις δεξαμενές φορτίου σε θέση μικρότερη του t_c από τις πλευρές του πλοίου ή σε ύψος μικρότερο του v_c από τον πυθμένα του πλοίου πρέπει να έχουν εφοδιασθεί με επιστόμια ή παρεμφερείς διατάξεις αποκλεισμού στα σημεία που επικοινωνούν με οποιασδήποτε δεξαμενής φορτίου. Αυτά τα επιστόμια παραμένουν κλειστά κατά την διάρκεια του ταξιδιού εφόσον οι δεξαμενές περιέχουν πετρέλαιο, εκτός από την περίπτωση που καθίσταται αναγκαία μεταφορά φορτίου για την διόρθωση της διαγωγής του πλοίου.

7 Ο παρών κανονισμός δεν ισχύει για πετρελαιοφόρα τα οποία πρόκειται να παραδοθούν την ή μετά την 1η Ιανουαρίου 2010, όπως προσδιορίζεται στον κανονισμό 1.28.8.

Κανονισμός 27

Άθικτη ευστάθεια

1 Κάθε πετρελαιοφόρο νεκρού βάρους 5.000 και άνω το οποίο έχει παραδοθεί την ή μετά την 1η Φεβρουαρίου 2002, όπως προσδιορίζεται στον κανονισμό 1.28.7, πρέπει να συμμορφώνεται με τα κριτήρια άθικτης ευστάθειας τα οποία προσδιορίζονται στις παραγράφους 1.1 και 1.2 του παρόντος κανονισμού, κατά περίπτωση, για κάθε λειτουργικό βύθισμα υπό τις χειρότερες πιθανές συνθήκες φόρτωσης φορτίου και έρματος, σύμφωνα με την πρακτική της καλής λειτουργίας, συμπεριλαμβανομένων των ενδιάμεσων καταστάσεων εργασιών μεταφοράς υγρών. Υπό όλες τις συνθήκες οι δεξαμενές έρματος θεωρούνται μη πλήρεις.

.1 Στον λιμένα το αρχικό μετακεντρικό ύψος GM_O, διορθωμένο για ελεύθερη επιφάνεια μετακινούμενης σε 0^o εγκάρσια κλίση, δεν πρέπει να είναι λιγότερο από 0.15 m.

.2 Στη θάλασσα εφαρμόζονται τα ακόλουθα κριτήρια:

.1 η περιοχή κάτω από την καμπύλη του μοχλοβραχίονα επαναφοράς (καμπύλη GZ) δεν πρέπει να είναι μικρότερη από 0.055 m.rad μέχρι σε γωνία εγκάρσιας κλίσης θ = γωνία 30^o και όχι μικρότερη από 0.090 m.rad μέχρι και σε γωνία εγκάρσιας κλίσης θ = γωνία 40^o ή σε άλλη γωνία κατάκλυσης $θ_f$* εάν η γωνία αυτή είναι μικρότερη από 40^o μοίρες. Επιπλέον, η περιοχή κάτω από την καμπύλη του μοχλοβραχίονα επαναφοράς (καμπύλη GZ) μεταξύ των γωνιών εγκάρσιας κλίσης 30^o και 40^o ή μεταξύ 30^o μοιρών και $θ_f$, εάν η γωνία αυτή είναι μικρότερη των 40^0 μοίρες, δεν πρέπει να είναι μικρότερη από 0.03 m.rad.

2. ο μοχλοβραχίονας επαναφοράς (GZ) πρέπει να είναι τουλάχιστον 0,20 μέτρα σε μία εγκάρσια γωνία κλίσης ίση ή μεγαλύτερη των 30^o.

3. ο μέγιστος μοχλοβραχίονας επαναφοράς εμφανίζεται σε μία γωνία εγκάρσιας κλίσης κατά προτίμηση υπερβαίνει τις 30^o αλλά δεν είναι μικρότερη απο 25^o, και

4. το αρχικό μετακεντρικό ύψος GM_O, διορθωμένο για ελεύθερη επιφάνεια μετρούμενης σε εγκάρσια κλίση 0^o, δεν πρέπει να είναι μικρότερο από 0.15 μέτρα.

---

* *$θ_f$ είναι η γωνία πλευρικής κλίσης στην οποία τα ανοίγματα της γάστρας, υπερκατασκευές ή ενδιαιτήματα καταστρώματος τα οποία δεν είναι δυνατό να σφραγισθούν υδατοστεγώς από τον καιρό, βυθίζονται. Κατά την εφαρμογή του κριτηρίου αυτού, μικρά ανοίγματα μέσω των οποίων προοδευτική κατάκλυση δεν είναι δυνατό να λάβει χώρα δεν πρέπει απαραίτητα να θεωρούνται ως ανοικτά.*

2 Οι απαιτήσεις της παραγράφου 1 του παρόντος κανονισμού πρέπει να ικανοποιούνται από την σχεδίαση. Για πλοία μεταφοράς συνδυασμένου φορτίου μπορούν να επιτραπούν απλές συμπληρωματικές λειτουργικές διαδικασίες.

3 Απλές συμπληρωματικές λειτουργικές διαδικασίες για εργασίες μεταφοράς υγρών οι οποίες αναφέρονται στη παράγραφο 2 του κανονισμού αυτού σημαίνουν έγγραφες διαδικασίες διαθέσιμες στον Πλοίαρχο οι οποίες:

.1 είναι εγκεκριμένες από την Αρχή

.2 Προσδιορίζουν αυτές τις δεξαμενές φορτίου και έρματος οι οποίες είναι δυνατό, υπό οποιανδήποτε συγκεκριμένη συνθήκη μεταφοράς υγρών και πιθανού εύρους πυκνοτήτων φορτίων, να είναι μη πλήρεις και να επιτρέπουν ακόμα την κάλυψη των κριτηρίων ευστάθειας. Οι μη πλήρης δεξαμενές είναι δυνατό να διαφέρουν κατά την διάρκεια των εργασιών μεταφοράς υγρών και να είναι οποιουδήποτε συνδυασμού, με την προϋπόθεση ότι ικανοποιούν τα κριτήρια.

.3 είναι εύκολα κατανοητές από τον υπεύθυνο για τις εργασίες μεταφοράς αξιωματικό.

.4 προβλέπουν σχεδιασμένη αλληλουχία εργασιών μεταφοράς φορτίου / έρματος.

.5 επιτρέπουν συγκρίσεις μεταξύ της επιτευχθείσας και της απαιτούμενης ευστάθειας με την χρήση κριτηρίων ευστάθειας υπό μορφή διαγραμμάτων ή πινάκων.

.6 δεν απαιτούν εκτεταμένους μαθηματικούς υπολογισμούς από τον υπεύθυνο αξιωματικό.

.7 Προβλέπουν την λήψη διορθωτικών ενεργειών να λαμβάνονται από τον αρμόδιο αξιωματικό σε περίπτωση απόκλισης από τις προτεινόμενες τιμές και σε περιπτώσεις επειγουσών καταστάσεων, και

.8 Εμφανώς περιγράφονται στο εγκεκριμένο εγχειρίδιο διαγωγής και ευστάθειας και στον σταθμό ελέγχου μεταφοράς φορτίου / έρματος και σε κάθε πρόγραμμα υπολογιστή με το οποίο πραγματοποιούνται οι υπολογισμοί ευστάθειας.

Κανονισμός 28
Υποδιαίρεση και ευστάθεια βλάβης

1 Κάθε πετρελαιοφόρο το οποίο έχει παραδοθεί μετά την 31η Δεκεμβρίου 1979, όπως προσδιορίζεται στον κανονισμό 1.28.2, 150 κόρων ολικής χωρητικότητας και άνω, πρέπει να συμμορφώνεται με τα κριτήρια υποδιαιρέσεως και ευστάθειας έναντι βλάβης, όπως προσδιορίζονται στην παράγραφο 3 του παρόντος κανονισμού, μετά την υποθετική βλάβη της πλευράς ή του πυθμένος, όπως προσδιορίζεται στην παράγραφο 2 του παρόντος κανονισμού για κάθε λειτουργικό βύθισμα που αντανακλά την

πραγματική μερική ή πλήρη κατάσταση φορτώσεως, που αντιστοιχεί με την διαγωγής και την αντοχή του πλοίου καθώς επίσης και τα ειδικά βάρη του φορτίου. Αυτές οι βλάβες πρέπει να εφαρμόζονται σ' όλες τις ενδεχόμενες θέσεις κατά μήκος του πλοίου ως εξής:

.1 σε δεξαμενόπλοια μήκους μεγαλυτέρου από 225 μέτρα σε οποιοδήποτε μέρος του μήκους του πλοίου

.2 σε δεξαμενόπλοια μήκους μεγαλυτέρου από 150 μέτρα αλλά όχι μεγαλυτέρου από 225 μέτρα, σε οποιοδήποτε μέρος κατά μήκος του πλοίου εξαιρουμένων της πρυμναίας και της πρωραίας φρακτής, που συνορεύει με τον χώρο μηχανοστασίου τον εγκατεστημένο στην πρύμνη. Το μηχανοστάσιο πρέπει να υπολογίζεται σαν ενιαίο κατακλύσιμο διαμέρισμα

.3 σε δεξαμενόπλοια, που δεν υπερβαίνουν τα 150 μέτρα σε μήκος σε οποιοδήποτε σημείο του μήκους του πλοίου, μεταξύ των διαδοχικών εγκαρσίων διαφραγμάτων, με εξαίρεση το χώρο του μηχανοστασίου. Για δεξαμενόπλοια 100 μέτρων ή λιγότερο σε μήκος, όπου όλες οι απαιτήσεις της παραγράφου 3 του παρόντος Κανονισμού δεν μπορούν να ισχύσουν, χωρίς να βλαφτούν ουσιαστικά οι λειτουργικές ιδιότητες του πλοίου, η Αρχή μπορεί να επιτρέψει απαλλαγές απ' αυτές τις απαιτήσεις.

Καταστάσεις ερματισμού, όπου το δεξαμενόπλοιο δεν μεταφέρει πετρέλαιο στις δεξαμενές φορτίου, αποκλειομένων και των οποιωνδήποτε καταλοίπων πετρελαίου, δεν πρέπει να υπολογίζονται.

2 Οι ακόλουθοι όροι, όσον αφορά την έκταση και τον χαρακτήρα της υποτιθέμενης βλάβης εφαρμόζονται:

.1 Πλευρική βλάβη

.1	Διαμήκης έκταση :		$\frac{1}{3}(L^{\frac{2}{3}})$ ή 14.5 μέτρα, οποιαδήποτε είναι μικρότερη
.2	εγκάρσια έκταση (εσωτερικά από την πλευρά του πλοίο κάθετα στον κεντρικό άξονα του πλοίου σε ορθές γωνίες έως το επίπεδο το οποίο αντιστοιχεί στην καθορισμένη θερινή ίσαλο γραμμή);		$\frac{B}{5}$ ή 11.5 μέτρα, οποιαδήποτε είναι μικρότερη
.3	Κατακόρυφη έκταση:		από την βασική γραμμή κατασκευής των ελασμάτων του πυθμένα στο διάμηκες προς τα πάνω χωρίς όρια

.2 Βλάβη πυθμένος

Για 0,3 L από την	Από οποιοδήποτε άλλο

		πρωραία κατακόρυφο του πλοίου	μέρος του πλοίου
.1	Διαμήκης έκταση:	$\frac{1}{3}(L^{\frac{2}{3}})$ ή 14,5 μέτρα, οποιαδήποτε είναι μικρότερη	$\frac{1}{3}(L^{\frac{2}{3}})$ ή 5 μέτρα, οποιαδήποτε είναι μικρότερη
.2	Εγκάρσια έκταση	$\frac{B}{6}$ ή 10 μέτρα, οποιαδήποτε από τα δύο είναι μικρότερη	$\frac{B}{6}$ ή 5 μέτρα, οποιαδήποτε από τα δύο είναι μικρότερη
.3	Κατακόρυφη έκταση:	$\frac{B}{15}$ ή 6 μέτρα, οποιαδήποτε από τα δύο είναι μικρότερη, μετρούμενη από την βασική γραμμή κατασκευής των ελασμάτων του πυθμένα στο διάμηκες	$\frac{B}{15}$ ή 6 μέτρα, οποιαδήποτε από τα δύο είναι μικρότερη, μετρούμενη από την βασική γραμμή των ελασμάτων του πυθμένα στο διάμηκες

.3 Αν οποιαδήποτε βλάβη μικρότερης έκτασης από την μέγιστη έκταση της βλάβης η οποία προσδιορίζεται στις υποπαραγράφους 2.1 και 2.2 της παραγράφου αυτής μπορεί να προξενήσει δυσμενής κατάσταση, η βλάβη αυτή πρέπει να υπολογίζεται.

.4 Όπου η βλάβη που αναφέρεται στα εγκάρσια διαφράγματα θεωρείται, όπως προσδιορίζεται στις υποπαραγράφους 1.1 και 1.2 του παρόντος κανονισμού, εγκάρσια υδατοστεγή διαφράγματα πρέπει να τοποθετηθούν σε απόσταση τουλάχιστο ίση με την κατά μήκος έκταση της υποτιθέμενης βλάβης που καθορίζεται στην υποπαράγραφο 2.1 της παρούσης παραγράφου, για να θεωρηθεί αποτελεσματική. Όπου εγκάρσια διαφράγματα είναι τοποθετημένα σ' απόσταση μικρότερη, ένα ή περισσότερα από αυτά τα διαφράγματα μέσα στα όρια της βλάβης θεωρούνται ότι δεν υπάρχουν με σκοπό τον καθορισμό των κατακλυσμένων διαμερισμάτων.

.5 Όπου θεωρείται ότι υπάρχει βλάβη μεταξύ των διαδοχικών εγκαρσίων υδατοστεγών διαφραγμάτων, όπως προσδιορίζεται στην υποπαράγραφο 1.3 του παρόντος κανονισμού, δεν πρόκειται να θεωρηθούν κατεστραμμένα εγκάρσια κύρια διαφράγματα ή εγκάρσια διαφράγματα, που περιορίζουν πλευρικές δεξαμενές ή δεξαμενές διπυθμένων εκτός εάν:

.1 Το διάστημα των διαδοχικών διαφραγμάτων είναι μικρότερο από την κατά μήκος έκταση της υποτιθέμενης βλάβης, που καθορίζεται στην υποπαράγραφο 2.1 της παρούσας παραγράφου ή

.2 υπάρχει βαθμίδα ή κοίλωμα στην εγκάρσια φρακτή μεγαλύτερο από 3.05 μέτρα μήκους, που ευρίσκεται εντός της εκτάσεως της υποτιθέμενης βλάβης. Η βαθμίδα, που σχηματίζεται από το διάφραγμα και από την οροφή της πρυμναίας δεξαμενής ζυγοσταθμίσεως δεν πρόκειται να θεωρείται βαθμίδα για την εφαρμογή του παρόντος Κανονισμού.

.6 Εάν σωλήνες αγωγοί ή σήραγγες, είναι τοποθετημένες εντός της εκτάσεως της υποτιθέμενης βλάβης, υπάρχουν διατάξεις με τις οποίες δεν είναι δυνατή η προοδευτική κατάκλυση των συνορευόντων διαμερισμάτων εκτός από εκείνα τα οποία υποτίθεται, ότι κατακλύζονται για κάθε περίπτωση βλάβης.

3 Τα πετρελαιοφόρα θεωρούνται ότι συμμορφώνονται με τα κριτήρια της ευστάθειας έναντι βλάβης, εάν συμμορφώνονται με τις ακόλουθες απαιτήσεις:

.1 Η τελική ίσαλος γραμμή, υπολογιζομένης της κλίσεως και της διαγωγής, πρέπει να είναι κάτω από το χαμηλότερο άκρο οποιουδήποτε ανοίγματος, δια μέσου του οπίου λαμβάνει χώρα περαιτέρω κατάκλυση. Τέτοια ανοίγματα θεωρούνται εξαεριστικά και ανοίγματα που κλείνουν με υδατοστεγείς θύρες ή καλύμματα καταπακτών στεγανά στις καιρικές συνθήκες. Τέτοια ανοίγματα δεν θεωρούνται εκείνα τα οποία κλείνουν με στεγανά καλύμματα ανθρωποθυρίδων και ανόιγματα χωρίς χείλος, μικρά υδατοστεγανά καλύμματα ανοιγμάτων δεξαμενών φορτίου που διατηρούν καλή την ακεραιότητα του καταστρώματος, τηλεχειριζόμενες στεγανές συρόμενες πόρτες και παραφωτίδες μονίμως κλειστού τύπου.

.2 Στο τελικό στάδιο κατάκλυσης, η πλευρική κλίση λόγω ασυμμετρίας της κατάκλυσης δεν πρέπει να υπερβαίνει τις 25 μοίρες, υπό την προϋπόθεση ότι αυτή η γωνία μπορεί να αυξηθεί στις 30 μοίρες, εάν δεν λάβει χώρα βύθιση του άκρου του καταστρώματος.

.3 Η ευστάθεια στο τελικό στάδιο της κατακλύσεως πρέπει να ερευνάται και μπορεί να θεωρηθεί ικανοποιητική, εάν η καμπύλη μοχλοβραχίονα επαναφοράς έχει εύρος τουλάχιστο 20 μοιρών πέρα από την θέση ισορροπίας, σε συνδυασμό με τον απομένοντα μοχλοβραχίονα επαναφοράς τουλάχιστο 0,1 μέτρα σε εύρους των 20^{o}. Η επιφάνεια που περικλείεται από την καμπύλη εντός του εύρους αυτού δεν πρέπει να είναι μικρότερη από 0.0175 μετροακτίνια (m.rad). Απροστάτευτα ανοίγματα δεν πρέπει να βυθίζονται σ’ αυτό το εύρος εκτός εάν ο χώρος αυτός υποτίθεται ότι πρόκειται να κατακλυσθεί. Σ΄ αυτό το εύρος, η βύθιση οποιουδήποτε από τα ανοίγματα τα οποία απαριθμούνται στην

υποπαράγραφο 3.1 της παρούσας παραγράφου και άλλων ανοιγμάτων τα οποία έχουν την δυνατότητα να κλείσουν υδατοστεγώς μπορεί να επιτραπεί.

.4 Η Αρχή πρέπει να ικανοποιείται στο ότι η ευστάθεια είναι αρκετή κατά την διάρκεια του ενδιάμεσου σταδίου κατακλύσεως.

.5 Διατάξεις εξισορρόπησης οι οποίες απαιτούν την χρήση μηχανικών μέσων όπως επιστόμια ή σωληνώσεις εξίσωσης στάθμης εφόσον έχουν τοποθετηθεί, δεν θεωρούνται για τη μείωσης μίας γωνίας διατοιχισμού ή της επίτευξης του ελάχιστου εύρους ευστάθειας που απομένει ανταποκρίνεται στις απαιτήσεις των υποπαραγράφων 3.1, 3.2 και 3.3 της παραγράφου αυτής και επαρκής εναπομένουσα ευστάθεια υπάρχει κατά την διάρκεια όλων των σταδίων που γίνεται χρήση εξισορρόπησης. Χώροι που επικοινωνούν με αγωγούς μεγάλης διατομής μπορούν να θεωρούνται ότι είναι κοινοί.

4 Οι απαιτήσεις της παραγράφου 1 του παρόντος Κανονισμού πρέπει να επιβεβαιώνονται με υπολογισμούς οι οποίοι πρέπει να λαμβάνουν υπ' όψη τα σχεδιαστικά χαρακτηριστικά του πλοίου, τις διατάξεις, την διαμόρφωση και το περιεχόμενο των διαμερισμάτων τα οποία έχουν υποστεί βλάβη και την κατατομή, το ειδικό βάρος και την επίδραση ελευθέρων επιφανειών υγρών. Οι υπολογισμοί αυτοι βασίζονται στα ακόλουθα:

.1 Υπολογίζεται κάθε άδεια ή εν μέρει πλήρης δεξαμενή, το ειδικό βάρος των μεταφερόμενων φορτίων, καθώς και πιθανή εκροή υγρών από διαμερίσματα τα οποία έχουν υποστεί βλάβη.

.2 Οι διαπερατότητες για χώρους οι οποίοι έχουν κατακλυσθεί ως αποτέλεσμα βλάβης έχουν ως ακολούθως:

Χώροι	**Διαχωρητότητες**
για αποθήκες	0.60
για ενδιαιτήση	0.95
Καταλαμβανόμενοι από μηχανήματα	0.85
Κενοί	0.95
Προοριζόμενοι για αναλώσιμα υγρά	0 έως 0.95*
Προοριζόμενοι για άλλου είδους υγρά	0 ή 0.95*

* Η διαχωροτότητα εν μέρει των κατακλυσμένων διαμερισμάτων είναι σύμφωνη με την ποσότητα υγρού η οποία μεταφέρθηκε στο διαμέρισμα. Οποτεδήποτε βλάβη διαπερνά μία δεξαμενή η οποία περιέχει υγρά, υποτίθεται ότι το περιεχόμενο χύθηκε από το διαμέρισμα αυτό και έχει αντικατασταθεί από αλμυρό νερό έως τη στάθμη του τελικού επιπέδου ισορροπίας.

.3 Η άντωση οποιασδήποτε υπερκατασκευής κατ' ευθείαν άνωθεν της πλευράς που υπέστη βλάβη πρέπει να παραβλεφθεί. Τα μέρη της υπερκατασκευής που δεν έχουν κατακλυσθεί πέρα από την έκταση της βλάβης, όμως, μπορούν να ληφθούν υπ' όψη υπό τον όρο ότι είναι χωρισμένα από τα μέρη τα οποία έχουν υποστεί βλάβη με υδατοστεγή φρακτές και ότι τα άθικτα μέρη συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις της υποπαραγράφου .1 του παρόντος κανονισμού. Γιγγλιμωτές υδατοστεγείς πόρτες μπορούν να γίνουν δεκτές σε υδατοστεγή φρακτές στις υπερκατασκευές.

.4 Η επίδραση της ελεύθερης επιφάνειας υπολογίζεται σε γωνία πλευρικής κλίσης 5 μοιρών για κάθε ξεχωριστό διαμέρισμα. Η Αρχή μπορεί να απαιτήσει ή να επιτρέψει οι διορθώσεις στην ελεύθερη επιφάνεια να υπολογισθούν με μία γωνία κλίσεως μεγαλύτερη από 5^o μοίρες για τις εν μέρει πλήρεις δεξαμενές.

.5 Για τον υπολογισμό της επίδρασης της ελεύθερης επιφάνειας για αναλώσιμα υγρά να υποτεθεί ότι, για κάθε τύπο υγρού τουλάχιστον ένα ζεύγος ή μία μοναδική κεντρική δεξαμενή έχει ελεύθερη επιφάνεια και η δεξαμενή ή ο συνδυασμός των δεξαμενών που πρόκειται να ληφθούν υπ' όψη στον υπολογισμό είναι αυτές που η επίδραση της ελεύθερης επιφάνειας είναι πιο μεγάλη.

5 Ο πλοίαρχος κάθε πετρελαιοφόρου και το αρμόδιο πρόσωπο ενός πετρελαιοφόρου στο οποίο εφαρμόζεται ο κανονισμός που δεν είναι αυτοκινούμενο, στο οποίο αυτό το Παράρτημα εφαρμόζεται, πρέπει να εφοδιάζεται με ένα εγκεκριμένο έντυπο:

.1 πληροφοριών σχετικές με την φόρτωση και την διανομή φορτίου οι οποίες είναι αναγκαίες για να εξασφαλίσουν την συμμόρφωση με τις διατάξεις του παρόντος κανονισμού και,

.2 στοιχείων με τα οποία αποδεικνύεται η ικανότητα του πλοίου να συμμορφωθεί με τα κριτήρια της ευστάθειας έναντι βλάβης, όπως προσδιορίζεται από τον παρόντα Κανονισμό, συμπεριλαμβανομένης και της επίδρασης των απαλλαγών που μπορεί να εφαρμοσθούν σύμφωνα με την υποπαράγραφο 1.3 του παρόντος κανονισμού.

6 Για πετρελαιοφόρα νεκρού βάρους 20.000 τόνων και άνω τα οποία έχουν παραδοθεί την ή μετά την $6^η$ Ιουλίου 1996, όπως προσδιορίζεται στον κανονισμό 1,28.6, οι υποθέσεις βλάβης οι οποίες καθορίζονται στην παράγραφο 2.2 συμπληρώνονται από την ακόλουθη υποτιθέμενη ζημία κλίσης πυθμένα:

.1 διαμήκης έκταση:

.1 πλοία νεκρού βάρους 75.000 τόνων και άνω:
0.6 L μετρούμενη από την πρωραία κατακόρυφο.

.2 πλοία νεκρού βάρους ολιγότερου των 75.000 τόνων:
0.4 L μετρούμενη από την πρωραία κατακόρυφο.

.2 Εγκάρσια έκταση: B/3 οπουδήποτε στον πυθμένα.

.3 Κατακόρυφη έκταση: ρήγμα του εξωτερικού κύτους.

Κανονισμός 29
Δεξαμενές καταλοίπων πετρελαίου

1 Υποκείμενα στις διατάξεις της παραγράφου 4 του κανονισμού 3 του παρόντος Παραρτήματος, πετρελαιοφόρα 150 κόρων ολικής χωρητικότητας και άνω πρέπει να είναι εφοδιασμένα με διατάξεις δεξαμενών καταλοίπων σύμφωνα με τις απαιτήσεις των παραγράφων 2.1 έως 2.3 του παρόντος κανονισμού. Σε πετρελαιοφόρα τα οποία έχουν παραδοθεί την ή πριν την 31η Δεκεμβρίου 1979, όπως προσδιορίζεται στον κανονισμό 1.28.1, οποιαδήποτε δεξαμενή φορτίου μπορεί να καθορισθεί ως δεξαμενή καταλοίπων.

2.1 Επαρκή μέσα πρέπει να παρέχονται για τον καθαρισμό των δεξαμενών φορτίου και την μεταφορά του ακάθαρτου εναπομείναντος έρματος και των εκπλυμάτων από τις δεξαμενές φορτίου σε μία δεξαμενή καταλοίπων εγκεκριμένη από την Αρχή.

2.2 Στις διατάξεις του συστήματος αυτού προβλέπεται η μεταφορά του πετρελαιοειδούς αποβλήτου σε μία δεξαμενή καταλοίπων ή συνδυασμό δεξαμενών καταλοίπων με τρόπο ώστε οποιοδήποτε απόβλητο το οποίο απορρίπτεται στην θάλασσα να είναι τέτοιο ώστε να συμμορφώνεται με τις διατάξεις του κανονισμού 34 του παρόντος Παραρτήματος.

2.3 Οι διατάξεις της δεξαμενής καταλοίπων ή συνδυασμού δεξαμενών καταλοίπων πρέπει να έχει την απαραίτητη χωρητικότητα για να κατακρατούνται τα κατάλοιπα τα οποία δημιουργούνται από εκπλύματα δεξαμενών, υπολείμματα πετρελαίου και ακάθαρτα υπολείμματα έρματος. Η συνολική χωρητικότητα της δεξαμενής ή των δεξαμενών καταλοίπων δεν πρέπει να είναι μικρότερη από το 3 τοις εκατό της χωρητικότητας μεταφοράς πετρελαίου του πλοίου, εκτός από το ότι η Αρχή είναι δυνατό να δεχθεί:

.1 2 τοις εκατό για τα πετρελαιοφόρα εκείνα όπου οι διατάξεις έκπλυσης δεξαμενών είναι τέτοιες ώστε μόλις η δεξαμενή ή δεξαμενές καταλοίπων φορτωθούν με νερό έκπλυσης, το νερό αυτό είναι επαρκές για την έκπλυση των δεξαμενών και, όπου είναι δυνατόν να εφαρμόζονται, για την παροχή του υγρού οδήγησης για τους εξαγωγείς, χωρίς την εισαγωγή επιπρόσθετου νερού εντός του συστήματος.

.2 2 τοις εκατό όπου οι δεξαμενές διαχωρισμένου έρματος ή οι

δεξαμενές αποκλειστικά καθαρού έρματος παρέχονται σύμφωνα με τον κανονισμό 18 του παρόντος Παραρτήματος, ή όπου ένα σύστημα καθαρισμού δεξαμενών φορτίου το οποίο χρησιμοποιεί έκπλυση αργού πετρελαίου είναι τοποθετημένο σύμφωνα με τον κανονισμό 3 του παρόντος Παραρτήματος. Η χωρητικότητα αυτή είναι δυνατό να μειωθεί περαιτέρω σε 1.5 τοις εκατό για τα πετρελαιοφόρα εκείνα όπου οι διευθετήσεις έκπλυσης δεξαμενών είναι τέτοιες ώστε μία δεξαμενή ή δεξαμενές καταλοίπων φορτώνονται με νερό έκπλυσης, το νερό είναι επαρκές για την έκπλυση των δεξαμενών και, όπου εφαρμόζεται, για την παροχή του υγρού οδήγησης για τους εξαγωγείς, χωρίς την εισαγωγή επιπρόσθετου νερού εντός του συστήματος.

.3 1 τοις εκατό για πλοία μεταφοράς συνδυασμένου φορτίου όπου το φορτίο πετρελαίου μεταφέρεται μόνο σε δεξαμενές με λεία τοιχώματα. Η χωρητικότητα αυτή μπορεί να μειωθεί περαιτέρω σε 0.8 τοις εκατό όπου οι διατάξεις έκπλυσης δεξαμενών είναι τέτοιες ώστε μία δεξαμενή ή δεξαμενές καταλοίπων φορτώνονται με νερό έκπλυσης, το νερό είναι επαρκές για την έκπλυση των δεξαμενών και, όπου είναι δυνατόν να εφαρμόζεται, για την παροχή του υγρού οδήγησης για τους εξαγωγείς, χωρίς την εισαγωγή επιπρόσθετου νερού εντός του συστήματος.

2.4 Οι δεξαμενές καταλοίπων πρέπει να είναι έτσι σχεδιασμένες συγκεκριμένα αναφορικά με την θέση των εισαγωγών, εξαγωγών, πλακών εκτροπής ή φραγμάτων, ώστε να αποφεύγεται η εκτεταμένη αναταραχή και συμπαράσυρση πετρελαίου ή η γαλακτοματοποίηση με νερό.

3 Πετρελαιοφόρα νεκρού βάρους 70.000 τόνων και άνω τα οποία έχουν παραδοθεί μετά την 31η Δεκεμβρίου 1979, όπως προσδιορίζεται στον κανονισμό 1.28.2, πρέπει να είναι εφοδιασμένα με τουλάχιστον δύο δεξαμενές καταλοίπων.

Κανονισμός 30

Αντλητικά συστήματα, σωληνώσεις και εγκαταστάσεις απορρίψεως

1 Σε κάθε πετρελαιοφόρο πρέπει να υπάρχει στο κατάστρωμα και από τις δύο πλευρές του πλοίου ένα σημείο απόρριψης που συνδέεται με εγκαταστάσεις υποδοχής για την παράδοση ακαθάρτου έρματος ή του νερού που περιέχει πετρέλαιο.

2 Σε κάθε πετρελαιοφόρο 150 κόρων ολικής χωρητικότητας και άνω τα δίκτυα σωληνώσεων για την απόρριψη στη θάλασσα έρματος ή νερού που περιέχει πετρέλαιο από δεξαμενές φορτίου που μπορεί να πραγματοποιηθούν σύμφωνα με τον κανονισμό 34 του παρόντος Παραρτήματος, διοχετεύονται στο ανοικτό κατάστρωμα ή στην πλευρά του πλοίου επάνω από την ίσαλο γραμμή που αντιστοιχεί στην μέγιστη κατάσταση ερματισμού. Διαφορετικές διατάξεις δικτύων σωληνώσεων που επιτρέπουν λειτουργία για τους σκοπούς των υποπαραγράφων 6.1 έως 6.5 του κανονισμού αυτού μπορούν να γίνουν αποδεκτές.

3 Σε πετρελαιοφόρα 150 κόρων ολικής χωρητικότητας και άνω τα οποία έχουν παραδοθεί μετά την 31η Δεκεμβρίου 1979, όπως προσδιορίζεται στον κανονισμό 1.28.2, παρέχονται μέσα για την διακοπή της απόρρίψης στην θάλασσα έρματος ή νερού που περιέχει πετρέλαιο από τις δεξαμενές φορτίου, εκτός από τις απορρίψεις εκείνες που πραγματοποιούνται κάτω από την ίσαλο γραμμή οι οποίες επιτρέπονται βάσει της παραγράφου 6 του παρόντος κανονισμού, από μία θέση στο ανώτερο κατάστρωμα ή που βρίσκεται υψηλότερα ώστε να είναι δυνατή η οπτική επιτήρηση του σημείου απόρριψης που χρησιμοποιείται και αναφέρεται στην παράγραφο 1 του παρόντος κανονισμού καθώς και της απόρριψης στην θάλασσα από τις σωληνώσεις που αναφέρονται στην παράγραφο 2 του παρόντος Κανονισμού. Μέσα για την διακοπή της απορρίψεως δεν απαιτείται να ευρίσκονται στην θέση οπτικής επιτήρησης εφόσον το πλοίο διαθέτει ένα καλό σύστημα επικοινωνίας, όπως είναι το τηλέφωνο ή ο ασύρματος, μεταξύ του σημείου επιτήρησης και ελέγχου της απόρριψης.

4 Κάθε πετρελαιοφόρο το οποίο έχει παραδοθεί μετά την 1η Ιουνίου 1982, όπως προσδιορίζεται στον κανονισμό 1.28.4, το οποίο απαιτείται να είναι εφοδιασμένο με δεξαμενές διαχωρισμένου έρματος ή να είναι εξοπλισμένο με σύστημα πλύσης με αργό πετρέλαιο, πρέπει να συμμορφώνεται με τις ακόλουθες απαιτήσεις:

.1 Το δίκτυο σωληνώσεων πετρελαίου είναι μελετημένο και εγκατεστημένο ώστε να περιορίζεται στο ελάχιστο η συγκράτηση πετρελαίου, και

.2 υπάρχουν μέσα για την αποστράγγιση όλων των αντλιών και όλων των δικτύων σωληνώσεων φορτίου μετά την ολοκλήρωση της εκφόρτωσης και όπου είναι αναγκαίο συνδέεται με μία συσκευή αποστράγγισης. Τα αποστραγγίσματα των σωληνώσεων και των αντλιών πρέπει να είναι δυνατόν να παραδοθούν στην ξηρά ή να διοχετευθούν σε δεξαμενή φορτίου ή σε δεξαμενή καταλοίπων. Για την εκφόρτωση στην ξηρά πρέπει να υπάρχει ειδικό δίκτυο σωλήνωσης μικρής διαμέτρου το οποίο και συνδέεται εξωτερικά των επιστομίων του σταθμού διανομής του πλοίου.

5 Κάθε πετρελαιοφόρο μεταφοράς αργού πετρελαίου το οποίο έχει παραδοθεί την ή μετά την 1η Ιουνίου 1982, όπως προσδιορίζεται στον κανονισμό 1.28.3, το οποίο απαιτείται να διαθέτει δεξαμενές διαχωρισμένου έρματος, ή να είναι εξοπλισμένο με σύστημα πλύσης με αργό πετρέλαιο, πρέπει να συμμορφώνεται με τις διατάξεις της παραγράφου 4.2 του κανονισμού αυτού.

6 Σε κάθε πετρελαιοφόρο η απόρριψη έρματος ή νερού που περιέχει πετρέλαιο πρέπει να λαμβάνει χώρα επάνω από την ίσαλο γραμμή, εκτός από τις παρακάτω περιπτώσεις:

.1 Διαχωρισμένο έρμα και καθαρό έρμα μπορεί να απορριφθεί κάτω από την ίσαλο γραμμή:

.1 σε λιμένες ή τερματικούς σταθμούς που βρίσκονται μακριά από την ακτή

.2 στην θάλασσα δια της βαρύτητας, ή

.3 στην θάλασσα με αντλίες εάν η ανταλλαγή του έρματος πραγματοποιείται βάσει των διατάξεων του κανονισμού D-1.1 της Διεθνούς Σύμβασης για τον Έλεγχο και την Διαχείριση Υδάτινου Έρματος και Ιζημάτων των Πλοίων.

υπό την προϋπόθεση ότι η επιφάνεια του έρματος έχει ελεγχθεί είτε οπτικά ή με άλλα μέσα αμέσως πριν την απόρριψη, ώστε να διασφαλισθεί ώστε να διασφαλισθεί ότι αυτό δεν περιέχει πετρέλαιο.

.2 Πετρελαιοφόρα τα οποία έχουν παραδοθεί την ή πριν από την 31η Δεκεμβρίου 1979, όπως προσδιορίζεται στον κανονισμό 1.28.1 τα οποία, χωρίς τροποποιήσεις, δεν έχουν την δυνατότητα να απορρίπτουν διαχωρισμένο έρμα πάνω από την ίσαλο γραμμή μπορούν να απορρίπτουν διαχωρισμένο έρμα κάτω από την ίσαλο γραμμή στην ανοιχτή θάλασσα, υπό την προϋπόθεση ότι η επιφάνεια του έρματος έχει εξετασθεί αμέσως πριν την απόρριψη, για να διαπιστωθεί ότι αυτό δεν έχει πετρέλαιο.

.3 Πετρελαιοφόρα τα οποία έχουν παραδοθεί την ή πριν από την 1η Ιουνίου 1982, όπως προσδιορίζεται στον κανονισμό 1.28.3 τα οποία λειτουργούν με δεξαμενές αποκλειστικά καθαρού έρματος, τα οποία χωρίς τροποποιήσεις δεν έχουν την δυνατότητα απόρριψης έρματος από δεξαμενές αποκλειστικά καθαρού έρματος επάνω από την ίσαλο γραμμή, μπορούν να απορρίψουν το έρμα αυτό κάτω από την ίσαλο γραμμή, υπό την προϋπόθεση ότι η απόρριψη του έρματος επιβλέπεται σύμφωνα με τον κανονισμό 18.8.3 του παρόντος Παραρτήματος.

.4 Κάθε πετρελαιοφόρο που ταξιδεύει μπορεί να απορρίψει με βαρύτητα κάτω από την ίσαλο γραμμή, ακάθαρτα έρματα ή νερό που έχει αναμειχθεί με πετρέλαιο από δεξαμενές του φορτίου, εκτός των δεξαμενών καταλοίπων, υπό την προϋπόθεση ότι έχει παρέλθει αρκετό χρονικό διάστημα ώστε να έχει επιτραπεί ο διαχωρισμός πετρελαίου/ νερού και το έρμα να έχει εξετασθεί αμέσως πριν την απόρριψη με έναν ανιχνευτή διαχωριστικής επιφάνειας πετρελαίου /νερού ο οποίος αναφέρεται στον κανονισμό 32 του παρόντος Παραρτήματος, για να διαπιστωθεί ότι το ύψος της διαχωριστικής επιφάνειας είναι τέτοιο ώστε η απόρριψη να μην εμπλέκει αυξημένο κίνδυνο ή ζημιά στο θαλάσσιο περιβάλλον.

.5 Σε πετρελαιοφόρα τα οποία έχουν παραδοθεί την ή πριν από την 31η Δεκεμβρίου 1979 όπως προσδιορίζεται στον κανονισμό 1.28.1, μπορεί να απορριφθεί στην θάλασσα ακάθαρτο έρμα ή νερό που έχει αναμιχθεί με πετρέλαιο από τις δεξαμενές φορτίου, μετά την ή αντί της μεθόδου η οποία αναφέρεται στην υποπαράγραφο 6.4 της παρούσας παραγράφου, υπό την προϋπόθεση ότι:

.1 Η ποσότητα της εκροής του νερού αυτού οδηγείται μέσω μόνιμων σωληνώσεων σε μία άμεσα προσβάσιμη θέση στο ανώτερο κατάστρωμα ή ψηλότερα όπου είναι δυνατό να παρατηρείται οπτικά κατά την διάρκεια της απόρριψης, και

.2 οι διατάξεις αυτές της ποσότητας της εκροής νερού πληρούν τις απαιτήσεις οι οποίες έχουν θεσπισθεί από την Αρχή, οι οποίες περιλαμβάνουν τουλάχιστον όλες τις διατάξεις των Προδιαγραφών για τον Σχεδιασμό, την Εγκατάσταση και την Λειτουργία ενός Συστήματος απομάστευσης ποσότητας ροής για τον έλεγχο των Απορρίψεων εκτός Πλοίου οι οποίες έχουν υιοθετηθεί από τον Οργανισμό*.

7 Κάθε πετρελαιοφόρο 150 τόνων ολικής χωρητικότητας και άνω το οποίο πρόκειται να παραδοθεί την ή μετά την 1η Ιανουαρίου 2010, όπως προσδιορίζεται στον κανονισμό 1.28.8, το οποίο έχει εγκατεστημένο έναν κιβώτιο αναρροφήσεων το οποίο είναι μόνιμα συνδεδεμένο με το σύστημα σωληνώσεων φορτίου, πρέπει να είναι εξοπλισμένο και με μία βαλβίδα κιβωτίου αναρροφήσεων και με μία εντός του πλοίου βαλβίδα απομόνωσης. Επιπλέον των βαλβίδων αυτών, το κιβώτιο αναρροφήσεων πρέπει να έχει την δυνατότητα απομόνωσης του συστήματος σωληνώσεων φορτίου ενώ το πετρελαιοφόρο φορτώνει, μεταφέρει ή εκφορτώνει φορτίο με την χρήση κατάλληλων μέσων τα οποία ικανοποιούν την Αρχή. Τα κατάλληλα αυτά μέσα είναι μία εγκατάσταση η οποία είναι τοποθετημένη στο σύστημα σωληνώσεων με σκοπό να προλαμβάνει, κάτω από όλες τις περιστάσεις, το τμήμα της σωληνώσεως μεταξύ της βαλβίδας του κιβωτίου αναρροφήσεως και της εσωτερικής βαλβίδας η οποία είναι γεμάτη με φορτίο.

ΤΜΗΜΑ Β ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ

Κανονισμός 31
Σύστημα παρακολούθησης και ελέγχου απόρριψης πετρελαίου

1 Υποκείμενα στις διατάξεις των παραγράφων 4 και 5 του κανονισμού 3 του παρόντος Παραρτήματος, πετρελαιοφόρα 150 τόνων ολικής χωρητικότητας και άνω

* *Βλέπε παράρτημα 4 των Ενοποιημένων Ερμηνειών*

πρέπει να είναι εξοπλισμένα με ένα σύστημα παρακολούθησης και ελέγχου απόρριψης πετρελαίου εγκεκριμένο από την Αρχή.

2 Εξετάζοντας τον σχεδιασμό του μετρητή περιεκτικότητας πετρελαίου ο οποίος πρόκειται να ενσωματωθεί στο σύστημα, η Αρχή λαμβάνει υπ' όψη τις προδιαγραφές τις οποίες έχει υποδείξει ο Οργανισμός[+].Το σύστημα πρέπει να είναι εξοπλισμένο με συσκευή καταγραφής για να παρέχει την συνεχή καταγραφή της απόρριψης σε λίτρα ανά ναυτικό μίλι και το σύνολο της απορριφθείσας ποσότητας, ή το περιεχόμενο πετρελαίου και τον ρυθμό απόρριψης. Αυτή η καταγραφή δύναται να αναγνωρίζεται ως προς το χρόνο και την ημερομηνία και φυλάσσεται επί τρία έτη τουλάχιστον. Το σύστημα παρακολούθησης και ελέγχου της απόρριψης πετρελαίου τίθεται σε λειτουργία όταν υπάρχει απόρριψη οποιουδήποτε υγρού αποβλήτου στην θάλασσα και είναι τέτοιο ώστε να εξασφαλίζει, ότι οποιαδήποτε απόρριψη πετρελαιοειδούς μίγματος σταματά αυτόματα εάν ο στιγμιαίος ρυθμός απόρριψης πετρελαίου υπερβεί εκείνον ο οποίος επιτρέπεται από τον κανονισμό 34 του παρόντος Παραρτήματος. Οποιαδήποτε βλάβη σε αυτό το σύστημα παρακολούθησης και ελέγχου να διακόπτει την απόρριψη. Σε περίπτωση βλάβης του συστήματος παρακολούθησης και ελέγχου της απόρριψης πετρελαίου είναι δυνατό να χρησιμοποιείται μία χειροκίνητη εναλλακτική μέθοδος, αλλά η μονάδα η οποία έχει υποστεί βλάβη πρέπει να καταστεί λειτουργική το συντομότερο δυνατόν. Υποκείμενο στην έγκριση από την Αρχή του λιμένα του Κράτους ένα πετρελαιοφόρο με ελαττωματικό σύστημα παρακολούθησης και ελέγχου μπορεί να πραγματοποιήσει ένα ταξίδι υπό έρμα πριν προχωρήσει σε έναν λιμένα επισκευής.

3 Το σύστημα παρακολούθησης και ελέγχου απόρριψης πετρελαίου πρέπει να είναι σχεδιασμένο και εγκατεστημένο σε συμμόρφωση με τις οδηγίες και τις προδιαγραφές για σύστημα παρακολούθησης και ελέγχου απόρριψης πετρελαίου για πετρελαιοφόρα οι οποίες έχουν αναπτυχθεί από τον Οργανισμό[‡]. Οι Αρχές μπορούν να αποδεχθούν αυτές τις συγκεκριμένες διατάξεις όπως λεπτομερώς περιγράφονται στις Οδηγίες και Προδιαγραφές.

4 Οι οδηγίες ως προς την λειτουργία του συστήματος πρέπει να είναι σύμφωνες με

[+] *Για μετρητές περιεκτικότητας πετρελαίου οι οποίοι έχουν εγκατασταθεί σε πετρελαιοφόρα τα οποία έχουν ναυπηγηθεί πριν την 2[α] Οκτωβρίου 1986, απευθυνθείτε στις διεθνείς προδιαγραφές απόδοσης και δοκιμής για εξοπλισμό διαχωρισμού πετρελαίου- νερού και μετρητών περιεκτικότητας πετρελαίου οι οποίες έχουν υιοθετηθεί από τον Οργανισμό με την απόφαση Α.393(Χ). Για μετρητές περιεκτικότητας πετρελαίου ως τμήμα των συστημάτων απόρριψης και ελέγχου οι οποίοι έχουν εγκατασταθεί σε πετρελαιοφόρα τα οποία έχουν ναυπηγηθεί την ή μετά από την 2 Οκτωβρίου 1986, αναφερθείτε στις Οδηγίες και προδιαγραφές για συστήματα παρακολούθησης και ελέγχου της απόρριψης για πετρελαιοφόρα οι οποίες έχουν υιοθετηθεί από τον Οργανισμό με την απόφαση Α.586(14). Για μετρητές περιεκτικότητας πετρελαίου οι οποίοι έχουν εγκατασταθεί σε πετρελαιοφόρα οι τρόπιδες των οποίων έχουν τοποθετηθεί, ή ευρίσκονται σε παρόμοιο στάδιο κατασκευής την ή μετά την 1[η] Ιανουαρίου 2005, αναφερθείτε στις Αναθεωρημένες Οδηγίες και προδιαγραφές οι οποίες έχουν υιοθετηθεί από τον Οργανισμό με την απόφαση ΜΕΡC.108(49).*

[‡] *Αναφερθείτε στις Κατευθυντήριες Γραμμές και Προδιαγραφές για Συστήματα Παρακολούθησης και Ελέγχου Απόρριψης Πετρελαίου για Πετρελαιοφόρα οι οποίες έχουν υιοθετηθεί από τον Οργανισμό με την απόφαση Α.496(ΧΙΙ) ή τις Αναθεωρημένες Κατευθυντήριες Γραμμές και Προδιαγραφές για Συστήματα Παρακολούθησης και Ελέγχου απόρριψης Πετρελαίου για Πετρελαιοφόρα οι οποίες έχουν υιοθετηθεί από τον Οργανισμό με την απόφαση Α.586(14), ή τις Αναθεωρημένες Κατευθυντήριες Γραμμές και Προδιαγραφές για Συστήματα Παρακολούθησης και Ελέγχου Απόρριψης Πετρελαίου για Πετρελαιοφόρα οι οποίες έχουν υιοθετηθεί από τον Οργανισμό με την απόφαση ΜΕΡC.108(49) όπως εφαρμόζεται.*

το εγχειρίδιο λειτουργίας το οποίο έχει εγκριθεί από την Αρχή. Οι οδηγίες πρέπει να καλύπτουν τις χειροκίνητες καθώς και τις αυτόματες λειτουργίες και διασφαλίζουν ότι σε καμία περίπτωση δεν απορρίπτεται πετρέλαιο παρά μόνο σύμφωνα με τους όρους που προβλέπονται στον κανονισμό 34 του παρόντος Παραρτήματος.

Κανονισμός 32
Ανιχνευτής διαχωριστικής επιφάνειας πετρελαίου / νερού[*]

Υποκείμενα στις διατάξεις των παραγράφων 4 και 5 του κανονισμού 3 του Παραρτήματος αυτού, πετρελαιοφόρα 150 κόρων ολικής χωρητικότητας και άνω πρέπει να διαθέτουν αποτελεσματικούς ανιχνευτές διαχωριστικής επιφανείας πετρελαίου/ νερού εγκεκριμένους από την Αρχή για έναν γρήγορο και ακριβή προσδιορισμό της διαχωριστικής επιφάνειας πετρελαίου/ νερού σε δεξαμενές καταλοίπων και είναι διαθέσιμοι προς χρήση σε άλλες δεξαμενές όπου ο διαχωρισμός πετρελαίου και νερού επηρεάζεται και από τις οποίες υπάρχει πρόθεση να απορριφθούν απόβλητα απευθείας στην θάλασσα.

Κανονισμός 33
Απαιτήσεις για καθαρισμό με αργό πετρέλαιο

1 Κάθε πετρελαιοφόρο αργού πετρελαίου νεκρού βάρους 20.000 τόνων και άνω το οποίο έχει παραδοθεί μετά την 1η Ιουνίου 1982, όπως προσδιορίζεται στον κανονισμό 1.28.4, πρέπει να είναι εξοπλισμένο με ένα σύστημα καθαρισμού δεξαμενών φορτίου το οποίο χρησιμοποιεί πλύση με αργό πετρέλαιο. Η Αρχή πρέπει να διασφαλίζει ότι το σύστημα συμμορφώνεται πλήρως με τις απαιτήσεις του κανονισμού αυτού εντός ενός έτους αφού το δεξαμενόπλοιο ενεπλάκη για πρώτη φορά στο εμπόριο μεταφοράς αργού πετρελαίου ή κατά το τέλος του τρίτου ταξιδιού μεταφοράς αργού πετρελαίου, κατάλληλου για πλύση με αργό πετρέλαιο, οποιοδήποτε συμβεί αργότερα.

2 Η εγκατάσταση πλύσης με αργό πετρέλαιο και ο σχετικός εξοπλισμός και διατάξεις πρέπει να πληρούν τις απαιτήσεις οι οποίες έχουν θεσπισθεί από την Αρχή. Οι απαιτήσεις αυτές πρέπει να περιέχουν τουλάχιστον όλες τις διατάξεις των Προδιαγραφών για τον Σχεδιασμό, Λειτουργία και Έλεγχο των Συστημάτων Πλύσεως με Αργό Πετρέλαιο οι οποίες έχουν υιοθετηθεί από τον Οργανισμό[+]. Όταν ένα πλοίο δεν απαιτείται να είναι, σύμφωνα με την παράγραφο 1 του παρόντος κανονισμού, αλλά είναι εφοδιασμένο με εξοπλισμό πλύσης με αργό πετρέλαιο, πρέπει να συμμορφώνεται με τα θέματα ασφάλειας των αναφερομένων ανωτέρω Προδιαγραφών.

3 Κάθε σύστημα έκπλυσης αργού πετρελαίου το οποίο απαιτείται να διατίθεται σύμφωνα με τον κανονισμό 18.7 του παρόντος Παραρτήματος πρέπει να συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις του κανονισμού αυτού.

---

[*] Αναφέρεται στις Προδιαγραφές για Ανιχνευτές Διαχωριστικής Επιφανείας Πετρελαίου /Νερού οι οποίες έχουν υιοθετηθεί από τον Οργανισμό με την απόφαση MEPC.5(XIII)

[+] Αναφέρεται στις αναθεωρημένες Προδιαγραφές για τον σχεδιασμό, λειτουργία και έλεγχο συστημάτων πλύσης με αργό πετρέλαιο οι οποίες έχουν υιοθετηθεί από τον Οργανισμό με την απόφαση A.446(XI) και έχουν τροποποιηθεί από τον Οργανισμό με την απόφαση A.497(XII) και όπως έχουν περαιτέρω τροποποιηθεί με την απόφαση A.897(21).

ΤΜΗΜΑ Γ ΕΛΕΓΧΟΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΩΝ ΑΠΟΡΡΙΨΕΩΝ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ

Κανονισμός 34
Έλεγχος απόρριψης πετρελαίου

Α. Απορρίψεις εκτός ειδικών περιοχών

1 Υποκείμενη στις διατάξεις του κανονισμού 4 του παρόντος Παραρτήματος και στην παράγραφο 2 του κανονισμού αυτού, οποιαδήποτε απόρριψη στην θάλασσα πετρελαίου ή πετρελαιοειδών μιγμάτων από την περιοχή φορτίου ενός δεξαμενόπλοιου απαγορεύεται, εκτός εάν όλοι οι παρακάτω όροι ικανοποιούνται:

.1 το πετρελαιοφόρο δεν βρίσκεται εντός μιας ειδικής περιοχής.

.2 το πετρελαιοφόρο βρίσκεται περισσότερα από 50 ναυτικά μίλια από την πλησιέστερη ακτή.

.3 το πετρελαιοφόρο είναι σε πορεία.

.4 ο στιγμιαίος ρυθμός απόρριψης περιεκτικότητας πετρελαίου δεν υπερβαίνει τα 30 λίτρα ανά ναυτικό μίλι.

.5 Η συνολική ποσότητα πετρελαίου το οποίο απορρίπτεται στην θάλασσα δεν υπερβαίνει, για πετρελαιοφόρα τα οποία παραδόθηκαν την ή πριν από την 31η Δεκεμβρίου 1979, όπως προσδιορίζεται στον κανονισμό 1.28.1, 1/15.000 της ολικής ποσότητας του συγκεκριμένου φορτίου του οποίου ένα μέρος αποτελούσε το υπόλειμμα, και για πετρελαιοφόρα τα οποία έχουν παραδοθεί μετά την 31η Δεκεμβρίου 1979, όπως προσδιορίζεται στον κανονισμό 1.28.2, 1/30.000 της ολικής ποσότητας του συγκεκριμένου φορτίου του οποίου μέρος αποτελούσε ένα μέρος το υπόλειμμα, και

.6 το πετρελαιοφόρο έχει σε λειτουργία ένα σύστημα παρακολούθησης και ελέγχου απόρριψης πετρελαίου και μία διάταξη δεξαμενής καταλοίπων όπως απαιτείται από τους κανονισμούς 29 και 31 του παρόντος Παραρτήματος.

2 Οι διατάξεις της παραγράφου 1 του κανονισμού αυτού δεν εφαρμόζονται σε οποιαδήποτε απόρριψη καθαρού ή διαχωρισμένου έρματος.

Β. Απορρίψεις σε ειδικές περιοχές

3 Υποκείμενη στις διατάξεις της παραγράφου 4 του παρόντος κανονισμού,

οποιαδήποτε απόρριψη στην θάλασσα πετρελαίου ή πετρελαιοειδών μιγμάτων από την περιοχή φορτίου ενός δεξαμενόπλοιου απαγορεύεται ενώ ευρίσκεται σε μία ειδική περιοχή*.

4 Οι διατάξεις της παραγράφου 3 του παρόντος κανονισμού δεν εφαρμόζονται στην απόρριψη καθαρού ή διαχωρισμένου έρματος.

5 Τίποτα στον παρόντα κανονισμό δεν απαγορεύει σε ένα πλοίο σε ένα ταξίδι μόνο μέρος του οποίου είναι σε ειδική περιοχή να απορρίπτει εκτός της ειδικής περιοχής, σύμφωνα με την παράγραφο 1 του κανονισμού αυτού.

Γ. Απαιτήσεις για πετρελαιοφόρα μικρότερα των 150 τόνων ολικής Χωρητικότητας

6 Οι απαιτήσεις των κανονισμών 29, 31 και 32 του παρόντος Παραρτήματος δεν εφαρμόζονται σε πετρελαιοφόρα μικρότερα των 150 τόνων ολικής χωρητικότητας, για τα οποία ο έλεγχος της απόρριψης πετρελαίου βάσει του κανονισμού αυτού, πραγματοποιείται με την συγκράτηση του πετρελαίου στο πλοίο και εν συνεχεία την διάθεση όλων των ακαθάρτων εκπλυμάτων σε ευκολίες υποδοχής. Η ολική ποσότητα του πετρελαίου και του νερού που χρησιμοποιήθηκε για καθαρισμό και μεταφέρθηκε σε δεξαμενή αποθήκευσης απορρίπτεται στις ευκολίες υποδοχής, εκτός εάν επαρκείς διατάξεις εξασφαλίζουν, ότι κάθε ποσότητα υγρών αποβλήτων που επιτρέπεται να απορριφθεί στην θάλασσα, παρακολουθείται αποτελεσματικά, ώστε να εξασφαλίζεται ότι συμμορφώνεται με τις διατάξεις του παρόντος κανονισμού

Δ. Γενικές απαιτήσεις

7 Όταν ορατά ίχνη πετρελαίου, παρατηρηθούν επάνω ή κάτω από την επιφάνεια του νερού στην άμεση γειτνίαση ή στα απόνερα του πλοίου, οι Κυβερνήσεις των Μερών της Σύμβασης, στην έκταση που δικαιολογημένα είναι σε θέση να ενεργούν έτσι, πρέπει να ερευνούν εγκαίρως τα γεγονότα, για να αποφανθούν εάν έχει γίνει παράβαση των διατάξεων του παρόντος Κανονισμού. Η έρευνα πρέπει να περιλαμβάνει ιδιαίτερα, τις καταστάσεις ανέμου και θάλασσας, την πορεία και την ταχύτητα του πλοίου, άλλες πιθανές πηγές από ορατά ίχνη στην περιοχή και κάθε σχετική εγγραφή της απορρίψεως του πετρελαίου.

8 Καμία απόρριψη στην θάλασσα δεν πρέπει να περιέχει χημικά ή άλλες ουσίες σε ποσότητες ή συγκεντρώσεις που είναι επιβλαβείς για το θαλάσσιο περιβάλλον ή χημικά ή άλλες ουσίες που χρησιμοποιούνται για να εξαπατήσουν τις συνθήκες απορρίψεως που καθορίζονται στον παρόντα Κανονισμό.

9 Τα κατάλοιπα του πετρελαίου που δεν μπορούν να απορριφθούν στην θάλασσα, σύμφωνα με τον κανονισμό αυτό, παραμένουν στο πλοίο προς μεταγενέστερη διάθεση στις ευκολίες υποδοχής.

---

* Αναφέρεται στον κανονισμό 38.6

Κανονισμός 35
Λειτουργίες πλύσης με αργό πετρέλαιο

1 Κάθε πετρελαιοφόρο το οποίο λειτουργεί με συστήματα πλύσεως με αργό πετρέλαιο πρέπει να είναι εφοδιασμένο με ένα Εγχειρίδιο Λειτουργίας και Εξοπλισμού* το οποίο περιγράφει λεπτομερώς το σύστημα και τον εξοπλισμό και καθορίζει τον τρόπο λειτουργίας του. Ένα τέτοιο εγχειρίδιο ικανοποιεί την Αρχή και περιέχει όλες τις πληροφορίες οι οποίες καθορίζονται στις προδιαγραφές οι οποίες αναφέρονται στην παράγραφο 2 του κανονισμού 33 του παρόντος Παραρτήματος. Εάν μία τροποποίηση η οποία επηρεάζει το σύστημα πλύσης αργού πετρελαίου πραγματοποιηθεί, το Εγχειρίδιο Λειτουργίας και Εξοπλισμού πρέπει να αναθεωρηθεί ανάλογα.

2 Αναφορικά με τον ερματισμό των δεξαμενών φορτίου, επαρκείς δεξαμενές φορτίου πλένονται με αργό πετρέλαιο πριν από κάθε ερματισμένο ταξίδι ώστε να εξασφαλίζεται το είδος απασχολήσεως του πετρελαιοφόρου και τις αναμενόμενες καιρικές συνθήκες του ταξιδιού, ότι το έρμα τοποθετείται μόνο σε δεξαμενές οι οποίες έχουν πλυθεί με αργό πετρέλαιο.

3 Εκτός εάν ένα πετρελαιοφόρο μεταφέρει αργό πετρέλαιο το οποίο δεν είναι κατάλληλο για πλύση με αργό πετρέλαιο, το πετρελαιοφόρο πρέπει να λειτουργεί το σύστημα πλύσης με αργό πετρέλαιο σύμφωνα με το Εγχειρίδιο Λειτουργίας και Εξοπλισμού.

Κανονισμός 36
Βιβλίο Πετρελαίου, Μέρος ΙΙ - Λειτουργίες Φορτίου / Έρματος

1 Κάθε πετρελαιοφόρο 150 κόρων ολικής χωρητικότητας και άνω πρέπει να εφοδιάζεται με Βιβλίο Πετρελαίου Μέρος ΙΙ (Λειτουργίες Φορτίου /'Ερματος). Το Βιβλίο Πετρελαίου, είτε σαν τμήμα του επισήμου ημερολογίου του πλοίου ή κατά άλλο τρόπο, πρέπει να είναι στην Μορφή η οποία προσδιορίζεται στο προσάρτημα ΙΙΙ του παρόντος Παραρτήματος.

2 Το Βιβλίο Πετρελαίου Μέρος ΙΙ συμπληρώνεται για κάθε δεξαμενή χωριστά και σε κάθε περίπτωση που λαμβάνει χώρα οποιαδήποτε από τις ακόλουθες λειτουργίες στο πλοίο:

.1 φόρτωση του φορτίου πετρελαίου.

.2 εσωτερική μεταφορά φορτίου πετρελαίου κατά τη διάρκεια του ταξιδιού

---

* Αναφέρεται στην Τυποποιημένη Μορφή του Εγχειριδίου Λειτουργιών και Εξοπλισμού πλύσης με Αργό Πετρέλαιο το οποίο έχει υιοθετηθεί από την Επιτροπή Προστασίας Θαλασσίου Περιβάλλοντος του Οργανισμού με την απόφαση ΜΕΡC.3(XII), όπως έχει τροποποιηθεί από την απόφαση ΜΕΡC.81(43).

.3 εκφόρτωση του φορτίου πετρελαίου.

.4 ερματισμός των δεξαμενών φορτίου και δεξαμενών αποκλειστικά καθαρού έρματος.

.5 καθαρισμός των δεξαμενών φορτίου συμπεριλαμβανομένης της πλύσης με αργό πετρέλαιο.

.6 απόρριψη έρματος εκτός από διαχωρισμένο έρμα.

.7 απόρριψη νερού από τις δεξαμενές καταλοίπων.

.8 κλείσιμο όλων των κατάλληλων βαλβίδων ή παρεμφερών συσκευών μετά τις λειτουργίες απόρριψης δεξαμενής καταλοίπων.

.9 κλείσιμο βαλβίδων το οποίο είναι αναγκαίο για την απομόνωση των δεξαμενών αποκλειστικού καθαρού έρματος και γραμμών αποστράγγισης μετά τις λειτουργίες απόρριψης δεξαμενής καταλοίπων.

.10 Διάθεση καταλοίπων.

3 Για πετρελαιοφόρα τα οποία αναφέρονται στον κανονισμό 34.6 του παρόντος Παραρτήματος, η ολική ποσότητα πετρελαίου και νερού το οποίο χρησιμοποιείται για την πλύση και επιστρέφει σε μία δεξαμενή αποθήκευσης πρέπει να καταχωρείται στο Βιβλίο Πετρελαίου Μέρος ΙΙ.

4 Σε περίπτωση τέτοιων απορρίψεων πετρελαίου ή μίγματος πετρελαίου, όπως αναφέρεται στον κανονισμό 4 του παρόντος Προσαρτήματος ή στην περίπτωση τυχαίας ή άλλης εξαιρετικής απόρριψης πετρελαίου, που δεν εξαιρείται από τον παρόντα κανονισμό πρέπει να πραγματοποιείται μία εγγραφή στο Βιβλίο Πετρελαίου Μέρος ΙΙ των περιστατικών και των αιτίων της απορρίψεως.

5 Κάθε λειτουργία που περιγράφεται στην παράγραφο 2 του παρόντος κανονισμού πρέπει να αναφέρεται πλήρως χωρίς καθυστέρηση στο Βιβλίο Πετρελαίου Μέρος ΙΙ, ώστε να συμπληρωθούν όλες οι εγγραφές που απαιτούνται για αυτήν την συγκεκριμένη λειτουργία. Κάθε ολοκληρωμένη λειτουργία υπογράφεται από τον αξιωματικό ή τους αξιωματικούς υπεύθυνους για την αναφερόμενη λειτουργία και κάθε συμπληρωμένη σελίδα υπογράφεται από τον πλοίαρχο του πλοίου. Οι εγγραφές στο Βιβλίο Πετρελαίου Μέρος ΙΙ, πρέπει να είναι τουλάχιστον στην Αγγλική, την Γαλλική ή την Ισπανική γλώσσα. Όπου χρησιμοποιούνται επίσης καταχωρήσεις στην επίσημη εθνική γλώσσα του Κράτους, την σημαία του οποίου φέρει το πλοίο, αυτές επικρατούν σε περίπτωση αμφισβητήσεως ή ασυμφωνίας.

6 Οποιαδήποτε βλάβη του εξοπλισμού απόρριψης πετρελαίου πρέπει να καταχωρείται στο Βιβλίο Πετρελαίου Μέρος ΙΙ.

7 Το Βιβλίο Πετρελαίου Μέρος ΙΙ φυλάσσεται σε κατάλληλο μέρος, ώστε να είναι άμεσα διαθέσιμο για επιθεώρηση ανά πάσα στιγμή και εκτός από την περίπτωση μη επανδρωμένων πλοίων υπό ρυμούλκηση, τηρείται επί του πλοίου. Το Βιβλίο Πετρελαίου Μέρος ΙΙ διατηρείται επί μία περίοδο τριών ετών μετά την τελευταία καταχώρηση.

8 Η αρμόδια αρχή της Κυβερνήσεως ενός Μέρους της παρούσας Σύμβασης μπορεί να επιθεωρεί το Βιβλίο Πετρελαίου Μέρος ΙΙ κάθε πλοίου στο οποίο εφαρμόζεται το παρόν Παράρτημα ενώ το πλοίο ευρίσκεται σε λιμάνι της ή σε παράκτιους τερματικούς και μπορεί να λαμβάνει αντίγραφο κάθε καταχώρησης σε αυτό το βιβλίο και μπορεί να απαιτεί από τον Πλοίαρχο του πλοίου να επικυρώσει το ακριβές του αντιγράφου αυτής της καταχώρησης. Κάθε αντίγραφο που γίνεται έτσι και έχει επικυρωθεί από τον πλοίαρχο ως ακριβές αντίγραφο μιας καταχώρησης στο Βιβλίο Πετρελαίου Μέρος ΙΙ γίνεται αποδεκτό σε κάθε δικαστική διαδικασία σαν μαρτυρία των γεγονότων που εκτίθενται στην καταχώρηση. Η επιθεώρηση ενός Βιβλίου Πετρελαίου Μέρος ΙΙ και η λήψη του επικυρωμένου αντιγράφου από την αρμόδια αρχή σύμφωνα με την παρούσα παράγραφο εκτελείται όσον το δυνατό ταχύτερα, χωρίς να προκαλεί στο πλοίο αδικαιολόγητη καθυστέρηση.

9 Για πετρελαιοφόρα μικρότερα των 150 κόρων ολικής χωρητικότητας τα οποία λειτουργούν σύμφωνα με τον κανονισμό 34.6 του παρόντος Παραρτήματος, ένα κατάλληλο Βιβλίο Πετρελαίου αναπτύσσεται από την Αρχή.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5 - ΠΡΟΛΗΨΗ ΑΠΟ ΡΥΠΑΝΣΗ Η ΟΠΟΙΑ ΑΠΟΡΡΕΕΙ ΑΠΟ ΕΝΑ ΣΥΜΒΑΝ ΡΥΠΑΝΣΗΣ ΑΠΟ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΕΙΔΗ

Κανονισμός 37

Σχέδιο έκτακτης ανάγκης αντιμετώπισης ρύπανσης από πετρέλαιο του πλοίου

1 Κάθε πετρελαιοφόρο ολικής χωρητικότητας 150 κόρων και άνω και κάθε πλοίο άλλου τύπου 400 κόρων ολικής χωρητικότητας και άνω πρέπει να φέρουν επί του πλοίου ένα Σχέδιο έκτακτης ανάγκης Αντιμετώπισης ρύπανσης από πετρέλαιο εγκεκριμένο από την Αρχή.

2 Το σχέδιο αυτό πρέπει να διαμορφωθεί βασιζόμενο στις οδηγίες* οι οποίες έχουν αναπτυχθεί από τον Οργανισμό και να είναι γραμμένο στην γλώσσα εργασίας του Πλοιάρχου και των αξιωματικών. Το σχέδιο πρέπει να περιλαμβάνει τουλάχιστον:

.1 τη διαδικασία η οποία πρέπει να ακολουθείται από τον πλοίαρχο ή τα άλλα άτομα τα οποία έχουν την ευθύνη στο πλοίο να αναφέρουν ένα περιστατικό ρύπανσης από πετρέλαιο, όπως προβλέπεται στο άρθρο 8 και το Πρωτόκολλο Ι της παρούσας Σύμβασης, βάσει των οδηγιών του Οργανισμού+.

---

* Αναφέρεται στις Οδηγίες για την ανάπτυξη ναυτικών σχεδίων έκτακτης ανάγκης ρύπανσης από πετρελαιοειδή οι οποίες έχουν υιοθετηθεί από τον Οργανισμό με την απόφαση MEPC.54(32) και όπως έχουν τροποποιηθεί με την απόφαση MEPC.86(44).

.2 τον κατάλογο των αρχών ή των προσώπων με τα οποία πρέπει να γίνεται επαφή στην περίπτωση ενός περιστατικού ρύπανσης από πετρέλαιο.

.3 μία λεπτομερή περιγραφή των ενεργειών οι οποίες λήφθηκαν άμεσα από πρόσωπα επί του πλοίου για να μειώσουν ή να ελέγξουν την απόρριψη πετρελαίου συνέπεια του περιστατικού, και

.4 τις διαδικασίες και το κέντρο επαφής επί του πλοίου για τον συντονισμό των ενεργειών με εθνικές και τοπικές αρχές για την καταπολέμηση της ρύπανσης.

3 Στην περίπτωση πλοίων στα οποία ο κανονισμός 17 του Παραρτήματος ΙΙ της παρούσας Σύμβασης εφαρμόζεται επίσης, ένα τέτοιο σχέδιο είναι δυνατό να συνδυάζεται με το σχέδιο έκτακτης ανάγκης αντιμετώπισης θαλάσσιας ρύπανσης για επιβλαβείς υγρές ουσίες που απαιτείται βάσει του κανονισμού 17 του Παραρτήματος ΙΙ της παρούσας Σύμβασης. Στην περίπτωση αυτή, ο τίτλος του σχεδίου αυτού είναι «Σχέδιο Έκτακτης Ανάγκης Αντιμετώπισης Θαλάσσιας Ρύπανσης».

4 Όλα τα πετρελαιοφόρα νεκρού βάρους 5.000 τόνων και άνω έχουν άμεση πρόσβαση σε προγράμματα υπολογιστών υπολογισμού ευστάθειας και εναπομένουσας δομικής ισχύος οι οποίοι (υπολογιστές) ευρίσκονται στην ακτή.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6 - ΕΥΚΟΛΙΕΣ ΥΠΟΔΟΧΗΣ

Κανονισμός 38
Ευκολίες υποδοχής

Α. Ευκολίες υποδοχής εκτός ειδικών περιοχών

1 Η Κυβέρνηση κάθε Μέρους αναλαμβάνει την υποχρέωση να διασφαλίζει την παροχή σε τερματικούς σταθμούς φόρτωσης πετρελαίου, επισκευαστικούς λιμένες και σε άλλους λιμένες στους οποίους τα πλοία έχουν να απορρίψουν κατάλοιπα πετρελαίου, ευκολιών υποδοχής καταλοίπων και πετρελαιοειδών μιγμάτων που απομένουν από πετρελαιοφόρα και άλλα πλοία, επαρκείς* να ανταποκριθούν στις ανάγκες των πλοίων που τις χρησιμοποιούν, χωρίς να προκαλείται αδικαιολόγητη καθυστέρηση στα πλοία.

2 Ευκολίες υποδοχής σύμφωνα με την παράγραφο 1 του παρόντος κανονισμού προβλέπονται:

+ Αναφέρεται στις Γενικές Αρχές για τα Συστήματα Αναφοράς Πλοίων και τις Απαιτήσεις Αναφοράς Πλοίων, περιλαμβανομένων των Οδηγιών για την Αναφορά Συμβάντων τα οποία Εμπλέκουν Επικίνδυνα Αγαθά, Επιβλαβείς Ουσίες και/ ή Θαλάσσιους Ρυπαντές οι οποίες έχουν υιοθετηθεί από τον Οργανισμό με την απόφαση Α.851(20).

* *Βλέπετε απόφαση ΜΕΡC.83.44 «Οδηγίες για την διασφάλιση της επάρκειας των ευκολιών υποδοχής αποβλήτων των λιμένων».*

.1 σε όλους τους λιμένες και τερματικούς σταθμούς όπου αργό πετρέλαιο φορτώνεται σε πετρελαιοφόρα που έχουν αμέσως πριν την άφιξη τους, συμπληρώσει ταξίδι με έρμα διαρκείας όχι μεγαλύτερης των 72 ωρών ή αποστάσεως μεγαλύτερης από 1.200 ναυτικά μίλια.

.2 σε όλους τους λιμένες και τερματικούς σταθμούς όπου πετρέλαιο άλλο από αργό πετρέλαιο χύδην φορτώνεται κατά μέσον όρο σε ποσότητα περισσότερη από 1.000 μετρικούς τόνους την ημέρα.

.3 σε όλους τους λιμένες που έχουν ναυπηγοεπισκευαστικές βάσεις ή εγκαταστάσεις καθαρισμού δεξαμενών.

.4 σε όλους τους λιμένες και τερματικούς σταθμούς που εξυπηρετούν πλοία εφοδιασμένα με δεξαμενή (δεξαμενές) καταλοίπων που απαιτούνται από τον Κανονισμό 12 του παρόντος Παραρτήματος.

.5 σε όλους τους λιμένες αναφορικά με τα πετρελαιοειδή σεντινόνερα και άλλα κατάλοιπα, που δεν μπορούν να απορριφθούν σύμφωνα με τον Κανονισμό 15 του παρόντος Παραρτήματος, και

.6 σε όλους τους λιμένες φορτώσεως φορτίων χύδην για τα κατάλοιπα πετρελαίου από πλοία συνδυασμένου φορτίου, που δεν μπορούν να απορριφθούν σύμφωνα με τον Κανονισμό 15 του παρόντος Παραρτήματος.

3 Η χωρητικότητα των ευκολιών υποδοχής είναι ως ακολούθως:

.1 Οι τερματικοί σταθμοί φορτώσεως αργού πετρελαίου έχουν επαρκείς ευκολίες υποδοχής για να δέχονται πετρέλαιο και πετρελαιοειδή μίγματα τα οποία δεν μπορούν να απορριφθούν σύμφωνα με τους όρους του Κανονισμού 34.1 του παρόντος Παραρτήματος από όλα τα πετρελαιοφόρα σε ταξίδια που καθορίζονται στην παράγραφο 2.1 του παρόντος Κανονισμού.

.2 Λιμένες και τερματικοί σταθμοί φορτώσεως που αναφέρονται στην παράγραφο 2.2 του παρόντος κανονισμού πρέπει να έχουν επαρκείς ευκολίες υποδοχής για να δέχονται πετρέλαιο ή πετρελαιοειδή μίγματα, τα οποία δεν μπορούν να απορριφθούν σύμφωνα με τις διατάξεις του Κανονισμού 34.1 του παρόντος Παραρτήματος από πετρελαιοφόρα που φορτώνουν πετρέλαιο που δεν είναι αργό πετρέλαιο χύδην.

.3 Όλοι οι λιμένες οι οποίοι έχουν ναυπηγοεπισκευαστικές βάσεις ή εγκαταστάσεις καθαρισμού δεξαμενών, πρέπει να έχουν επαρκείς ευκολίες υποδοχής για να παραλαμβάνουν όλα τα κατάλοιπα και τα πετρελαιοειδή μίγματα τα οποία παραμένουν στα πλοία για διάθεση από τα πλοία, πριν αυτά εισέλθουν στα ναυπηγεία ή στις εγκαταστάσεις καθαρισμού δεξαμενών.

.4 Όλες οι εγκαταστάσεις που διατειθενται σε λιμένες και τερματικούς

σταθμούς σύμφωνα με την παράγραφο 2.4 του παρόντος κανονισμού πρέπει να είναι επαρκείς να παραλαμβάνουν όλα τα κατακρατούμενα υπολείμματα σύμφωνα με τον Κανονισμό 12 του παρόντος Παραρτήματος απ' όλα τα πλοία που εύλογα αναμένεται να προσεγγίσουν σε αυτούς τους λιμένες ή τερματικούς σταθμούς.

.5 Όλες οι εγκαταστάσεις που προβλέπονται στους λιμένες και τερματικούς σταθμούς σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό είναι επαρκείς για να δέχονται πετρελαιοειδή σεντινόνερα και άλλα υπολείμματα που δεν μπορούν να απορριφθούν σύμφωνα με τον Κανονισμό 15 του παρόντος Παραρτήματος.

.6 Οι ευκολίες υποδοχής που διατίθενται στους λιμένες φορτώσεως φορτίων χύδην πρέπει να λαμβάνουν υπόψη καταλλήλως τα ειδικά προβλήματα πλοίων συνδυασμένου φορτίου.

B. Ευκολίες υποδοχής εντός ειδικών περιοχών

4 Η Κυβέρνηση κάθε Μέρους της παρούσας Σύμβασης η ακτογραμμή της οποίας συνορεύει με μια ειδική περιοχή πρέπει να διασφαλίζει ότι όλοι οι τερματικοί σταθμοί φορτώσεως πετρελαίου και οι λιμένες με ναυπηγοεπισκευαστικές βάσεις εντός της ειδικής περιοχής πρέπει να είναι εφοδιασμένοι με ευκολίες επαρκείς για την υποδοχή και την κατεργασία όλου του ακάθαρτου έρματος και του ύδατος πλύσεως των δεξαμενών από πετρελαιοφόρα. Επιπροσθέτως, όλοι οι λιμένες εντός της ειδικής περιοχής πρέπει να διαθέτουν κατάλληλες* ευκολίες υποδοχής για άλλα κατάλοιπα και πετρελαιοειδή μίγματα από όλα τα πλοία. Αυτές οι εγκαταστάσεις πρέπει να έχουν χωρητικότητα για να ανταποκρίνονται στις ανάγκες των πλοίων που τις χρησιμοποιούν, χωρίς να προκαλούν αδικαιολόγητη καθυστέρηση.

5 Η Κυβέρνηση κάθε Μέρους της παρούσας Σύμβασης που έχει στην δικαιοδοσία της εισόδους σε θαλάσσιους διαύλους με μικρό βάθος πράγμα το οποίο μπορεί να απαιτήσει μείωση του βυθίσματος με την απόρριψη έρματος πρέπει να διασφαλίζει την διάθεση των ευκολιών που αναφέρονται στην παράγραφο 4 του κανονισμού αυτού αλλά με τον όρο ότι πλοία τα οποία υποχρεούνται να απορρίπτουν ακάθαρτα υπολείμματα ή ακάθαρτο έρμα, μπορεί να είναι υποκείμενα σε κάποια καθυστέρηση.

6 Αναφορικά με την Ερυθρά Θάλασσα, την περιοχή των Κόλπων, του Κόλπου του Αντεν και της περιοχής του Ομάν της Αραβικής Θάλασσας:

.1 Κάθε ενδιαφερόμενο Μέρος πρέπει να γνωστοποιεί στον Οργανισμό τα μέτρα που ελήφθησαν σύμφωνα με τις διατάξεις των παραγράφων 4 και 5 του παρόντος κανονισμού. Μετά την λήψη επαρκών κοινοποιήσεων ο Οργανισμός καθορίζει μία ημερομηνία κατά την οποία οι απαιτήσεις απόρριψης των κανονισμών 15 και 34 του παρόντος Παραρτήματος σε σχέση με την εν λόγω περιοχή πρόκειται να τεθούν σε ισχύ. Ο Οργανισμός πρέπει να

---

* *Βλέπετε απόφαση MEPC.83(44) «Οδηγίες για την διασφάλιση της επάρκειας των ευκολιών υποδοχής αποβλήτων λιμένων».*

γνωστοποιήσει σε όλα τα Μέρη την ημερομηνία που καθορίσθηκε όχι αργότερα από δώδεκα μήνες πριν από αυτήν την ημερομηνία.

.2 Κατά την διάρκεια της περιόδου μεταξύ της θέσεως σε ισχύ της παρούσας Σύμβασης και της ημερομηνίας που καθορίσθηκε, τα πλοία όταν ταξιδεύουν στην ειδική περιοχή πρέπει να συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις των κανονισμών 15 και 34 του παρόντος Παραρτήματος όσον αφορά απορρίψεις εντός ειδικών περιοχών.

.3 Μετά από την ημερομηνία αυτή τα πετρελαιοφόρα τα οποία φορτώνουν σε λιμάνια αυτών των εδικών περιοχών όπου τέτοιες εγκαταστάσεις δεν είναι ακόμα διαθέσιμες, πρέπει να συμμορφώνονται επίσης πλήρως με τις απαιτήσεις των κανονισμών 15 και 34 του παρόντος Παραρτήματος όσον αφορά απορρίψεις εντός ειδικών περιοχών. Όμως, πετρελαιοφόρα τα οποία εισέρχονται σε αυτές τις ειδικές περιοχές για να φορτώσουν πρέπει να λαμβάνουν κάθε πρόνοια να εισέρχονται στην περιοχή μόνο με καθαρό έρμα επί του πλοίου.

.4 Μετά από την ημερομηνία εφαρμογής των απαιτήσεων για την εν λόγω ειδική περιοχή, έκαστο από τα Μέρη πρέπει να γνωστοποιεί στον Οργανισμό προς διαβίβαση στα ενδιαφερόμενα Μέρη όλες τις περιπτώσεις που οι εγκαταστάσεις φέρεται ότι είναι ανεπαρκείς.

.5 Τουλάχιστον οι ευκολίες υποδοχής που περιγράφονται στις παραγράφους 1, 2 και 3 του παρόντος κανονισμού πρόκειται να διατίθενται ένα χρόνο μετά την ημερομηνία θέσης σε ισχύ της παρούσας Σύμβασης.

7 Παρά όσα αναφέρονται στις παραγράφους 4, 5 και 6 του παρόντος κανονισμού, οι ακόλουθοι κανόνες εφαρμόζονται στην περιοχή της Ανταρκτικής:

.1 Η Κυβέρνηση εκάστου Μέρους της παρούσας Σύμβασης από τους λιμένες της οποίας πλοία αποπλέουν σε πορεία προς ή καταπλέουν από την περιοχή της Ανταρκτικής αναλαμβάνει να διασφαλίζει ότι, το συντομότερο δυνατό, επαρκείς εγκαταστάσεις παρέχονται για την υποδοχή όλων των καταλοίπων, ακάθαρτου έρματος, ύδατος έκπλυσης δεξαμενών, και άλλων πετρελαιοειδών υπολειμμάτων και μιγμάτων από όλα τα πλοία, χωρίς την πρόκληση αδικαιολόγητης καθυστέρησης και σύμφωνα με τις ανάγκες των πλοίων τα οποία τους χρησιμοποιούν.

.2 Η Κυβέρνηση κάθε Μέρους της παρούσας Σύμβασης πρέπει να διασφαλίζει ότι όλα τα πλοία τα οποία δικαιούνται να φέρουν την σημαία της, πριν εισέλθουν στην περιοχή της Ανταρκτικής, είναι εξοπλισμένα με δεξαμενή ή δεξαμενές επαρκούς χωρητικότητας επί του πλοίου για κατακράτηση όλων των καταλοίπων, ακάθαρτου έρματος, ύδατος έκπλυσης δεξαμενών, και άλλων πετρελαιοειδών υπολειμμάτων και μιγμάτων ενώ λειτουργούν στην περιοχή και έχουν συνάψει διευθετήσεις για να εκφορτώσουν αυτά τα πετρελαιοειδή υπολείμματα σε μία ευκολία υποδοχής αφού αφήσουν την περιοχή.

Γ. Γενικές απαιτήσεις

8 Κάθε από τα Μέρη πρέπει να γνωστοποιεί στον Οργανισμό προς πληροφόρηση των ενδιαφερόμενων Μερών όλες τις περιπτώσεις κατά τις οποίες οι εγκαταστάσεις που προβλέπονται από τον κανονισμό αυτό θεωρούνται ανεπαρκείς.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7 - ΕΙΔΙΚΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΓΙΑ ΣΤΑΘΕΡΕΣ Η' ΠΛΩΤΕΣ ΕΞΕΔΡΕΣ

Κανονισμός 39

Ειδικές απαιτήσεις για σταθερές ή πλωτές εξέδρες

1 Ο κανονισμός αυτός εφαρμόζεται σε σταθερές ή πλωτές εξέδρες, περιλαμβανομένων των γεωτρύπανων, των πλωτών εγκαταστάσεων παραγωγής, αποθήκευσης και εκφόρτωσης (FPSOs) οι οποίες χρησιμοποιούνται για την παραγωγή και αποθήκευση πετρελαίου, και των πλωτών μονάδων αποθήκευσης (FSU) οι οποίες χρησιμοποιούνται για την παράκτια αποθήκευση του παραγόμενου πετρελαίου.

2 Οι σταθερές ή πλωτές εξέδρες όταν εμπλέκονται στην εξερεύνηση, εκμετάλλευση και την σχετική παράκτια επεξεργασία ορυκτών πηγών του θαλάσσιου πυθμένα και οι λοιπές εξέδρες πρέπει να συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις του παρόντος Παραρτήματος οι οποίες εφαρμόζονται για πλοία 400 τόνων ολικής χωρητικότητας και άνω, άλλων από πετρελαιοφόρα, εκτός από το ότι:

.1 εφοδιασθούν, όσον είναι δυνατό, με τις εγκαταστάσεις, που απαιτούνται από τους Κανονισμούς 12 και 14 του παρόντος Παραρτήματος.

.2 τηρούν ένα αρχείο όλων των λειτουργιών οι οποίες έχουν σχέση με απορρίψεις πετρελαίου ή μίγματος πετρελαίου, σε μορφή η οποία θα έχει εγκριθεί από την Αρχή, και

.3 υποκείμενη στις διατάξεις του κανονισμού 4 του παρόντος Παραρτήματος, η απόρριψη στην θάλασσα πετρελαίου ή μίγματος πετρελαίου απαγορεύεται, εκτός εάν η περιεκτικότητα της

απόρριψης χωρίς αραίωση δεν υπερβαίνει τα 15 μέρη ανά εκατομμύριο.

3 Κατά την επιβεβαίωση της συμμόρφωσης με το παρόν Παράρτημα σε σχέση με εξέδρες οι οποίες έχουν συντεθεί ως FPSO ή FSU, επιπλέον των απαιτήσεων της παραγράφου 2, οι Αρχές πρέπει να λαμβάνουν υπ’ όψη τις Οδηγίες οι οποίες έχουν αναπτυχθεί από τον Οργανισμό*.

ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑΤΑ ΣΤΟ ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

Προσάρτημα Ι Κατάλογος πετρελαιοειδών
Προσάρτημα ΙΙ Υπόδειγμα Πιστοποιητικού IOPP και Συμπληρώματα
Προσάρτημα ΙΙΙ Υπόδειγμα Βιβλίου Πετρελαίου

ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑ Ι

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΕΙΔΩΝ *

Ασφαλτούχα διαλύματα
Αποθέματα από αναμίξεις
Πισσώδη επιστρώματα ορόφων
Υπόλειμμα ευθείας ροής

Πετρέλαια

Ραφιναρισμένο
Αργό πετρέλαιο
Μίγματα περιέχοντα αργό πετρέλαιο
Πετρέλαιο ντίζελ
Καύσιμο πετρέλαιο Νο. 4
Καύσιμο πετρέλαιο Νο. 5
Καύσιμο πετρέλαιο Νο. 6
Υπολειπόμενο καύσιμο πετρέλαιο
Πετρέλαιο οδοποιίας
Πετρέλαιο μετασχηματιστή
Αρωματικό έλαιο (εξαιρουμένου του φυτικού ελαίου)
Λιπαντικά έλαια και αποθέματα μίξης
Ορυκτέλαιο
Έλαιο κινητήρων

Αποθέματα ανάμιξης βενζίνης
Αλκύλια - καύσιμο
Επεξεργασθέντα
Πολυμερές - καύσιμο

Βενζίνες
Βενζίνη Φυσική
Βενζίνη Αυτοκινήτων
Βενζίνη Αεροπλάνων
Ευθείας αποστάξεως
Καύσιμο πετρέλαιο Νο. 1 (κηροζίνη)
Καύσιμο πετρέλαιο Νο. 1-D
Καύσιμο πετρέλαιο Νο. 2
Καύσιμο πετρέλαιο Νο. 2-D

Καύσιμα Αεροθουμένων
JP-1 (κηροζίνη)
JP-3
JP-4
JP-5 (κηροζίνη, βαριά)
Καύσιμο τουρμπίνων

---
* *Αναφέρεται στην Απόφαση MEPC.....(..) «Οδηγίες για την εφαρμογή των απαιτήσεων της MARPOL Παράρτημα Ι για FPSO ή FSU.*
* *Ο κατάλογος αυτός πετρελαιοειδών δεν θα θεωρείται απαραίτητα ως περιεκτικός.*

Πετρέλαιο διαβρώσεως
Πετρέλαιο περιστροφής
Πετρέλαιο στροβίλων

Αποστάγματα
Ευθείας αποστάξεως
Αποθέματα ευρέως εμπλουτισμού

Gas oil
Εκ πυρολύσεως

Κηροζίνη
Ορυκτό οινόπνευμα

Νάφθα
Διαλυτικό

Απόσταγμα ελαίου πετρέλαιο

ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑ ΙΙ

ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟΥ ΠΡΟΛΗΨΗΣ ΡΥΠΑΝΣΗΣ ΑΠΟ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟ (IOPPC) ΚΑΙ ΣΥΜΠΛΗΡΩΜΑΤΑ

ΔΙΕΘΝΕΣ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟ ΠΡΟΛΗΨΗΣ ΡΥΠΑΝΣΗΣ ΑΠΟ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟ

(*Σημείωση:* Το πιστοποιητικό αυτό πρέπει να συμπληρώνεται από ένα Αρχείο στοιχείων Κατασκευής και Εξοπλισμού)

Εκδίδεται σύμφωνα με τις διατάξεις της Διεθνούς Σύμβασης για την Πρόληψης Ρύπανσης από Πλοία, 1973, όπως έχει τροποποιηθεί από το σχετικό Πρωτόκολλο του 1978 όπως έχει τροποποιηθεί (στο εξής αναφερόμενη ως «η Σύμβαση») βάσει εξουσιοδότησης της Κυβέρνησης της:

....
(πλήρης προσδιορισμός της χώρας)

από ....
(πλήρης προσδιορισμός του αρμόδιου προσώπου ή οργανισμού εξουσιοδοτημένου βάσει των διατάξεων της Σύμβασης)

Χαρακτηριστικά του πλοίου*

Όνομα του πλοίου...

Διεθνές Διακριτικό Σήμα.......………...........................………..................

* *Εναλλακτικά, τα στοιχεία του πλοίου είναι δυνατό να τοποθετηθούν οριζόντια εντός πλαισίων*

Λιμένας νηολόγησης..

Ολική χωρητικότητα..

Νεκρό βάρος πλοίου (τόνοι)†..

Αριθμός ΙΜΟ‡...

Είδος πλοίου:*

Πετρελαιοφόρο

Πλοίο άλλο εκτός πετρελαιοφόρου με δεξαμενές φορτίου σύμφωνα με τον κανονισμού 2.2 του Παραρτήματος Ι της Σύμβασης

Πλοίο άλλο από οποιοδήποτε από τα ανωτέρω

ΤΟ ΠΑΡΟΝ ΠΙΣΤΟΠΟΙΕΙ ΟΤΙ:

.1 Το πλοίο έχει επιθεωρηθεί σύμφωνα με τον κανονισμό 6 του Παραρτήματος Ι της Σύμβασης, και

.2 Η επιθεώρηση έδειξε ότι η κατασκευή, ο εξοπλισμός, τα συστήματα, τα εξαρτήματα, οι διατάξεις και το υλικό του πλοίου και η κατάστασή του είναι από κάθε άποψη ικανοποιητικά και ότι το πλοίο συμμορφώνεται με τις εφαρμοστέες απαιτήσεις του Παραρτήματος Ι της Σύμβασης.

† Για πετρελαιοφόρα

‡ Αναφέρεται στην ΙΜΟ Μέθοδο Αριθμού Αναγνώρισης Πλοίου η οποία έχει υιοθετηθεί από τον Οργανισμό με την απόφαση Α.600(15)

* Διαγράψτε αναλόγως

Το παρόν πιστοποιητικό ισχύει μέχρι ....……………………..........[†] υποκείμενο στις επιθεωρήσεις σύμφωνα με τον κανονισμό 6 του Παραρτήματος Ι της Σύμβασης.

Ημερομηνία ολοκλήρωσης της επιθεωρήσεως στην οποία το πιστοποιητικό αυτό βασίζεται:ηη/μμ/χχ……………………………………..

Εκδόθηκε στην ....
(τόπος έκδοσης του πιστοποιητικού)

....
(Ημερομηνία έκδοσης) *(Υπογραφή του αρμοδίως εξουσιοδοτημένου οργάνου που εκδίδει το πιστοποιητικό)*

(Ανάλογη σήμανση ή Σφραγίδα της Αρχής)

ΕΠΙΚΥΡΩΣΗ ΓΙΑ ΕΤΗΣΙΕΣ ΚΑΙ ΕΝΔΙΑΜΕΣΕΣ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΙΣ

ΤΟ ΠΑΡΟΝ ΠΙΣΤΟΠΟΙΕΙ ότι κατά την επιθεώρηση η οποία απαιτείται από τον κανονισμό 6 του Παραρτήματος Ι της Σύμβασης το πλοίο βρέθηκε να συμμορφώνεται με τις σχετικές διατάξεις της Σύμβασης:

Ετήσια επιθεώρηση: Υπογράφηκε ....
(Υπογραφή αρμοδίως εξουσιοδοτημένου οργάνου)

Τόπος ....

Ημερομηνία...

(Ανάλογη σήμανση ή Σφραγίδα της Αρχής)

Ετήσια[*] / Ενδιάμεση επιθεώρηση:* Υπογράφηκε...
(*Υπογραφή αρμοδίως εξουσιοδοτημένου οργάνου)*

Τόπος ....

[†] Εισάγετε την ημερομηνία λήξης όπως προδιαγράφεται από την Αρχή σύμφωνα με τον κανονισμό 10.1 του Παραρτήματος Ι της Συμβάσεως. Η ημέρα και ο μήνας της ημέρας αυτής αντιστοιχούν με την επετειακή ημερομηνία όπως προσδιορίζεται στον κανονισμό 1.27 του Παραρτήματος Ι της Συμβάσεως, εκτός εάν τροποποιείται σύμφωνα με τον κανονισμό 10.8 του Παραρτήματος Ι της Συμβάσεως.

[*] Διαγράψτε ανάλογα

Ημερομηνία...

(Ανάλογη σήμανση ή Σφραγίδα της Αρχής)

Ετήσια* / Ενδιάμεση επιθεώρηση:* Υπογράφηκε...
(Υπογραφή αρμοδίως εξουσιοδοτημένου οργάνου)
Τόπος ....

Ημερομηνία...

(Ανάλογη σήμανση ή Σφραγίδα της Αρχής)

Ετήσια επιθεώρηση: Υπογράφηκε...

(Υπογραφή αρμοδίως εξουσιοδοτημένου οργάνου)

Τόπος ....

Ημερομηνία...

(Ανάλογη σήμανση ή Σφραγίδα της Αρχής)

ΕΤΗΣΙΑ/ ΕΝΔΙΑΜΕΣΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΤΟΝ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ 10.8.3

ΤΟ ΠΑΡΟΝ ΠΙΣΤΟΠΟΙΕΙ ότι κατά την ετήσια/ ενδιάμεση* επιθεώρηση σύμφωνα με τον κανονισμό 10.8.3 του Παραρτήματος Ι της Σύμβασης, το πλοίο βρέθηκε να συμμορφώνεται με τις σχετικές διατάξεις της Σύμβασης:

Υπογράφεται...
(Υπογραφή αρμοδίως εξουσιοδοτημένου οργάνου)

Τόπος ....
Ημερομηνία ....

(Ανάλογη σήμανση ή Σφραγίδα της Αρχής)

---

* Διαγράψτε ανάλογα

ΕΠΙΚΥΡΩΣΗ ΓΙΑ ΠΑΡΑΤΑΣΗ ΤΟΥ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟΥ ΑΝ ΙΣΧΥΕΙ ΓΙΑ ΔΙΑΣΤΗΜΑ ΜΙΚΡΟΤΕΡΟ ΤΩΝ 5 ΕΤΩΝ ΟΠΟΥ ΕΦΑΡΜΟΖΕΤΑΙ Ο ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ 10.3

Το πλοίο συμμορφώνεται με τις σχετικές απαιτήσεις της Σύμβασης, και το παρόν Πιστοποιητικό γίνεται αποδεκτό, σύμφωνα με τον κανονισμό 10.3 του Παραρτήματος Ι της Σύμβασης, ως ισχύον μέχρι ....

Υπογράφηκε ....
(Υπογραφή αρμοδίως εξουσιοδοτημένου οργάνου)

Τόπος ....
Ημερομηνία ....

(Ανάλογη σήμανση ή Σφραγίδα της Αρχής)

ΕΠΙΚΥΡΩΣΗ ΟΤΑΝ ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ Η ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ ΑΝΑΝΕΩΣΗΣ ΚΑΙ Ο ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ 10.4 ΕΦΑΡΜΟΖΕΤΑΙ

Το πλοίο συμμορφώνεται με τις σχετικές απαιτήσεις της Σύμβασης, και το παρόν Πιστοποιητικό γίνεται αποδεκτό, σύμφωνα με τον κανονισμό 10.4 του Παραρτήματος Ι της Σύμβασης, ως έγκυρο έως ....

Υπογράφηκε ....
(Υπογραφή αρμοδίως εξουσιοδοτημένου οργάνου)
Τόπος ....
Ημερομηνία..

(Ανάλογη σήμανση ή Σφραγίδα της Αρχής)

ΕΠΙΚΥΡΩΣΗ ΓΙΑ ΠΑΡΑΤΑΣΗ ΤΗΣ ΙΣΧΥΟΣ ΤΟΥ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟΥ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ ΕΩΣ ΟΤΟΥ ΚΑΤΑΠΛΕΥΣΕΙ ΣΤΟΝ ΛΙΜΕΝΑ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗΣ Η' ΓΙΑ ΜΙΑ ΠΕΡΙΟΔΟ ΧΑΡΙΤΟΣ ΟΠΟΥ ΕΦΑΡΜΟΖΕΤΑΙ Ο ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ 10.5 Η' 10.6

Το παρόν Πιστοποιητικό γίνεται αποδεκτό, σύμφωνα με τον κανονισμό 10.5 ή 10.6[*] του Παραρτήματος Ι της Σύμβασης, ως ισχύον μέχρι ....

Υπογράφηκε ....
(Υπογραφή αρμοδίως εξουσιοδοτημένου οργάνου)

Τόπος ....
Ημερομηνία ....

(Ανάλογη σήμανση ή Σφραγίδα της Αρχής)

[*] Διαγράψτε ανάλογα

ΕΠΙΚΥΡΩΣΗ ΓΙΑ ΠΑΡΑΤΑΣΗ ΤΗΣ ΕΠΕΤΕΙΑΚΗΣ ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑΣ ΟΠΟΥ ΕΦΑΡΜΟΖΕΤΑΙ Ο ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ 10.8

Σύμφωνα με τον κανονισμό 10.8 του Παραρτήματος Ι της Σύμβασης η νέα επετειακή ημερομηνία είναι ....

Υπογράφηκε ....
(Υπογραφή αρμοδίως εξουσιοδοτημένου οργάνου)

Τόπος ....
Ημερομηνία ....

(Ανάλογη σήμανση ή Σφραγίδα της Αρχής)

Σύμφωνα με τον κανονισμό 10.8 του Παραρτήματος Ι της Σύμβασης η νέα επετειακή ημερομηνία είναι ....

Υπογράφηκε ....
(Υπογραφή αρμοδίως εξουσιοδοτημένου οργάνου)
Τόπος ....
Ημερομηνία ....

(Ανάλογη σήμανση ή Σφραγίδα της Αρχής)

ΕΝΤΥΠΟ Α

Συμπλήρωμα στο Διεθνές Πιστοποιητικό Πρόληψης Ρύπανσης από Πετρέλαιο (Πιστοποιητικό IOPP)

ΑΡΧΕΙΟ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΚΑΙ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΥ ΓΙΑ ΠΛΟΙΑ ΑΛΛΑ ΑΠΟ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΦΟΡΑ

σύμφωνα με τις διατάξεις του Παραρτήματος Ι της Διεθνούς Σύμβασης για την Πρόληψη Ρύπανσης από Πετρέλαιο, 1973, όπως έχει τροποποιηθεί από το σχετικό Πρωτόκολλο του 1978 (στο εξής αναφερόμενη ως «η Σύμβαση»).

Σημειώσεις:

1 Το έντυπο αυτό χρησιμοποιείται για πλοία που ανήκουν στον τρίτο τύπο όπως ταξινομούνται στο Πιστοποιητικό IOPP, δηλαδή «πλοία οποιουδήποτε τύπου εκτός από τα αναφερόμενα». Για πετρελαιοφόρα και πλοία άλλα από πετρελαιοφόρα με δεξαμενές φορτίου που υπόκεινται στις διατάξεις του

κανονισμού 2.2 του Παραρτήματος Ι της Σύμβασης χρησιμοποιείται το έντυπο Β.

2 Το αρχείο αυτό είναι μόνιμα συνημμένο στο Πιστοποιητικό IOPP. Το Πιστοποιητικό IOPP πρέπει να είναι πάντοτε διαθέσιμο επί του πλοίου.

3 Αν η γλώσσα του πρωτότυπου Αρχείου δεν είναι ούτε η Αγγλική ούτε η Γαλλική ούτε η Ισπανική, το κείμενο πρέπει να περιλαμβάνει μετάφραση σε μία από τις γλώσσες αυτές.

4 Καταχωρήσεις στα τετραγωνίδια πραγματοποιούνται εισάγοντας είτε έναν σταυρό (x) για τις απαντήσεις «ναι» και «εφαρμόζεται» ή μία παύλα «-» για τις απαντήσεις «όχι» και «δεν εφαρμόζεται» όπως είναι κατάλληλο.

5 Οι κανονισμοί οι οποίοι αναφέρονται στο Αρχείο αυτό ανήκουν στο Παράρτημα Ι της Σύμβασης και οι αποφάσεις οι οποίες αναφέρονται σε αυτούς είναι εκείνες οι οποίες έχουν υιοθετηθεί από τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό.

1. Χαρακτηριστικά του πλοίου

1.1 Όνομα του πλοίου ....

1.2 Διεθνές Διακριτικό Σήμα ……………..

1.3 Λιμένας νηολόγησης ....

1.4 Ολική χωρητικότητα ....

1.5 Ημερομηνία κατασκευής:

1.5.1 Ημερομηνία υπογραφής συμβολαίου κατασκευής ....

1.5.2 Ημερομηνία τοποθέτησης της τρόπιδας του πλοίου ή παρόμοιο στάδιο κατασκευής ....

1.5.3 Ημερομηνία παράδοσης ....

1.6 Μετασκευή ευρείας εκτάσεως (εάν έγινε):

1.6.1 Ημερομηνία υπογραφής του συμβολαίου μετασκευής ....

1.6.2 Ημερομηνία έναρξης μετασκευής ....

1.6.3 Ημερομηνία ολοκλήρωσης μετασκευής ....

1.7 Το πλοίο έχει γίνει αποδεκτό από την Αρχή ως «πλοίο το οποίο έχει παραδοθεί την ή πριν από την 31η Δεκεμβρίου 1979» βάσει του κανονισμού 1.28.1 λόγω απρόβλεπτης καθυστέρησης στην παράδοσή του □

2. Εξοπλισμός για τον έλεγχο της απόρριψης πετρελαίου από σεντίνες μηχανοστασίου και δεξαμενές καυσίμου πετρελαίου
(κανονισμοί 16 και 14)

2.1 Μεταφορά έρματος σε δεξαμενές καυσίμων :

2.1.1 Το πλοίο μπορεί υπό φυσιολογικές συνθήκες να ερματίζει με νερό τις δεξαμενές καυσίμου □

2.2 Τύπος εξοπλισμού φίλτρου πετρελαίου που έχει εγκατασταθεί:

2.2.1 Εξοπλισμός φίλτρου πετρελαίου (15 ppm) (κανονισμός 14.6) □

2.2.2 Εξοπλισμός φίλτρου πετρελαίου (15 ppm) με προειδοποιητική συσκευή αυτόματης διακοπής απόρριψης (κανονισμός 14.7) □

2.3 Πρότυπα έγκρισης:*

2.3.1 Ο εξοπλισμός διαχωριστήρα / φίλτρου:

.1 έχει εγκριθεί σύμφωνα με την απόφαση Α.393(Χ). □

.2 έχει εγκριθεί σύμφωνα με την απόφαση MEPC.60(33). □

.3 έχει εγκριθεί σύμφωνα με την απόφαση MEPC.107(49). □

---

* Αναφέρεται στην Σύσταση επί των διεθνών προδιαγραφών λειτουργίας και δοκιμών εξοπλισμού διαχωρισμού πετρελαίου- νερού και μετρητών περιεκτικότητας πετρελαίου η οποία υιοθετήθηκε από τον Οργανισμό την 14η Νοεμβρίου 1977 με την απόφαση Α.393(Χ), η οποία αντικατέστησε την απόφαση Α.233(VII). Περαιτέρω αναφορά πραγματοποιείται στις Οδηγίες για τον εξοπλισμό πρόληψης ρύπανσης για πετρελαιοειδή μίγματα χώρου μηχανοστασίου οι οποίες έχουν υιοθετηθεί από την Επιτροπή Προστασίας Θαλασσίου Περιβάλλοντος του Οργανισμού με την απόφαση MEPC.60(33) η οποία, ισχύουσα από την 6η Ιουλίου 1993, αντικατέστησε τις αποφάσεις Α.393(Χ) και Α.444(ΧΙ) (βλέπε έκδοση ΙΜΟ-646Ε). Και τις αναθεωρημένες Οδηγίες και προδιαγραφές για τον εξοπλισμό πρόληψης ρύπανσης για χώρους μηχανοστασίου οι οποίες έχουν υιοθετηθεί από την Επιτροπή Προστασίας Θαλασσίου Περιβάλλοντος του Οργανισμού με την απόφαση MEPC.107(49) η οποία, ισχύουσα από την 1η Ιανουαρίου 2005, αντικατέστησε τις αποφάσεις MEPC.60(33, Α.393(Χ) και Α.444(ΧΙ) (βλέπε έκδοση ΙΜΟ-........).

.4 έχει εγκριθεί σύμφωνα με την απόφαση A.233 (VII). □

.5 έχει εγκριθεί σύμφωνα με εθνικά πρότυπα που δεν βασίζονται στην απόφαση A.393(X) ή A.233(VII) □

.6 δεν έχει εγκριθεί. □

2.3.2 Η μονάδα επεξεργασίας έχει εγκριθεί σύμφωνα με την απόφαση A.444(XI) □

2.3.3. Ο μετρητής περιεκτικότητας πετρελαίου:

.1 έχει εγκριθεί σύμφωνα με την απόφαση A.393(X). □

.2 έχει εγκριθεί σύμφωνα με την απόφαση MEPC.60(33). □

.3 έχει εγκριθεί σύμφωνα με την απόφαση MEPC.107(49). □

2.4 Η μέγιστη απόδοση του συστήματος είναι .... m^3/h

2.5 Απαλλαγή από τον κανονισμό 14:

2.5.1 Το πλοίο απαλλάσσεται των απαιτήσεων του κανονισμού 14.1 ή 14.2 σύμφωνα με τον κανονισμό 14.5.

2.5.1.1 Το πλοίο εκτελεί αποκλειστικά ταξίδια εντός ειδικής(ών) περιοχής(ών) .... □

2.5.1.2 Το πλοίο είναι πιστοποιημένο βάσει του Διεθνούς Κώδικα Ασφάλειας για Πλοία Υψηλής Ταχύτητας και εμπλέκεται σε προγραμματισμένη υπηρεσία με χρόνο μετάβασης - επιστροφής ο οποίος δεν υπερβαίνει τις 24 ώρες □

2.5.2 Το πλοίο είναι εξοπλισμένο με δεξαμενή (δεξαμενές) συγκράτησης για την πλήρης συγκράτηση όλων των πετρελαιοειδών μιγμάτων ως ακολούθως: □

Χαρακτηριστηκά Δεξαμενής	**Θέση δεξαμενής**		**Όγκος**
	Νομείς (από) - (έως)	**Εγκάρσια θέση**	

			Συνολικός όγκος:............... m³

3. Μέσα για την συγκράτηση και διάθεση των καταλοίπων πετρελαίου (κατακαθημάτων) (κανονισμός 12) και δεξαμενή (δεξαμενές) συγκράτησης σεντινόνερων*

3.1 Το πλοίο είναι εξοπλισμένο με δεξαμενές καταλοίπων πετρελαίου (κατακαθημάτων) ως ακολούθως:

Χαρακτηριστικά Δεξαμενής	**Θέση δεξαμενής**		**Όγκος**
	Νομείς (από) - (έως)	**Εγκάρσια θέση**	
			Συνολικός όγκος:............. m³

3.2 Μέσα για την διάθεση των καταλοίπων επιπλέον των δεξαμενών που χρησιμοποιούνται για βαρέα κατάλοιπα:

3.2.1 Αποτεφρωτήρας για κατάλοιπα πετρελαίου, χωρητικότητα .... λίτρα/ ώρα □

3.2.2 Βοηθητικός λέβητας κατάλληλος για καύση καταλοίπων πετρελαίου

3.2.3 Δεξαμενή για την ανάμιξη καταλοίπων πετρελαίου με καύσιμο πετρέλαιο, χωρητικότητας .... m³ □

3.2.4 Άλλα αποδεκτά μέσα .... □

3.3 Το πλοίο είναι εξοπλισμένο με δεξαμενή(ές) συγκράτησης σεντινόνερων επί του πλόιου ως εξής:

Χαρακτηριστικά Δεξαμενής	**Θέση δεξαμενής**		**Όγκος**
	Νομείς (από) - (έως)	**Εγκάρσια θέση**	
			Συνολικός όγκος: .... m³

* Δεξαμενή (δεξαμενές) συγκράτησης κατακαθημάτων δεν απαιτούνται από την Σύμβαση και οι καταχωρήσεις στον πίνακα βάσει της παραγράφου 3.3 είναι προαιρετικές.

4. Πρότυπος σύνδεσμος απόρριψης
(κανονισμός 13)

4.1 Το πλοίο διαθέτει ειδική σωλήνωση εφοδιασμένη με μία πρότυπο σύνδεσμο απόρριψης σύμφωνα με τον κανονισμό 13 για την απόρριψη καταλοίπων από τα σεντινόνερα του μηχανοστασίου και τα κατακαθήματα σε ευκολίες υποδοχής,

5. Σχέδιο έκτακτης ανάγκης αντιμετώπισης
ρύπανσης από πετρελαιοειδή / θαλάσσιας ρύπανσης
(κανονισμός 37)

5.1 Το πλοίο είναι εφοδιασμένο με ένα σχέδιο έκτακτης ανάγκης αντιμετώπισης ρύπανσης από πετρελαιοειδή σε συμμόρφωση με τον κανονισμό 37 □

5.2 Το πλοίο είναι εφοδιασμένο με ένα σχέδιο έκτακτης ανάγκης αντιμετώπισης θαλάσσιας ρύπανσης σε συμμόρφωση με τον κανονισμό 37.3 □

6. Εξαίρεση

6.1 Εξαιρέθηκε από την Αρχή ο εξοπλισμός που περιέχεται στο κεφαλαίο 3 του Παραρτήματος Ι της Σύμβασης σύμφωνα με τον κανονισμό 3.1 επί των αντικειμένων εκείνων τα οποία απαριθμούνται στην παράγραφο ....
....του Αρχείου αυτού □

7. Ισοδύναμα (Κανονισμός 5)

7.1 Ισοδύναμα έχουν εγκριθεί από την Αρχή για ορισμένες απαιτήσεις του Παραρτήματος Ι που αναφέρονται σε εξοπλισμό της πιο πάνω παραγράφου (παραγράφων) ....
....του Αρχείου αυτού □

ΤΟ ΠΑΡΟΝ ΠΙΣΤΟΠΟΙΕΙ ότι το Αρχείο αυτό είναι ορθό από κάθε άποψη.

Εκδόθηκε ....

(Τόπος έκδοσης του πιστοποιητικού)

....	....
(ημερομηνία έκδοσης)	*(υπογραφή αρμοδίως εξουσιοδοτημένου οργάνου ο οποίος συνέταξε το Αρχείο)*

(Σφραγίδα της εκδούσης Αρχής)

ΕΝΤΥΠΟ Β

Συμπλήρωμα στο Διεθνές Πιστοποιητικό Πρόληψης Ρύπανσης από Πετρέλαιο (Πιστοποιητικό IOPP)

ΑΡΧΕΙΟ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΚΑΙ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΥ ΓΙΑ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΦΟΡΑ

Σύμφωνα με τις διατάξεις του Παραρτήματος Ι της Διεθνούς Σύμβασης για την Πρόληψη Ρύπανσης από Πετρέλαιο, 1973, όπως τροποποιήθηκε από το σχετικό Πρωτόκολλο του 1978 (στο εξής αναφερόμενη ως «η Σύμβαση»).

Σημειώσεις:

1 Το έντυπο αυτό χρησιμοποιείται για τους δύο πρώτους τύπους πλοίων όπως ταξινομούνται στο Πιστοποιητικό IOPP, δηλαδή «πετρελαιοφόρα» και «πλοία εκτός πετρελαιοφόρων με δεξαμενές φορτίου βάσει του κανονισμού 2.2 του Παραρτήματος Ι της Σύμβασης». Για τον τρίτο τύπο πλοίων όπως ταξινομούνται στο Πιστοποιητικό IOPP, χρησιμοποιείται το έντυπο Α.

2 Το αρχείο αυτό είναι μόνιμα συνημμένο στο Πιστοποιητικό IOPP. Το Πιστοποιητικό IOPP πρέπει να είναι πάντοτε διαθέσιμο επί του πλοίου.

3 Αν η γλώσσα του πρωτότυπου Αρχείου δεν είναι ούτε η Αγγλική ούτε η Γαλλική ούτε η Ισπανική, το κείμενο πρέπει να περιλαμβάνει μετάφραση σε μία από τις γλώσσες αυτές.

4 Καταχωρήσεις στα τετραγωνίδια πραγματοποιούνται εισάγοντας είτε έναν σταυρό (x) για τις απαντήσεις «ναι» και «εφαρμόζεται» ή μία παύλα «-» για τις απαντήσεις «όχι» και «δεν εφαρμόζεται» όπως είναι κατάλληλο.

5 Εκτός εάν διαφορετικά δηλώνεται, οι κανονισμοί οι οποίοι αναφέρονται στο Αρχείο αυτό ανήκουν στο Παράρτημα Ι της Σύμβασης και οι αποφάσεις οι οποίες αναφέρονται είναι εκείνες οι οποίες έχουν υιοθετηθεί από τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό.

1. Χαρακτηριστικά του πλοίου

1.1 Όνομα του πλοίου ....

1.2 Διεθνές Διακριτικό Σήμα ....

1.3 Λιμένας νηολόγησης ....

1.4 Ολική χωρητικότητα ....

1.5 Μεταφορική ικανότητα του πλοίου ....(m^3)

1.6 Νεκρό βάρος του πλοίου ....(τόνοι) (κανονισμός 1.23)

1.7 Μήκος του πλοίου ....(μέτρα) (κανονισμός 1.19)

1.8 Ημερομηνία κατασκευής:

1.8.1 Ημερομηνία υπογραφής συμβολαίου κατασκευής..

1.8.2 Ημερομηνία κατά την οποία τοποθετήθηκε η τρόπιδα ή παρόμοιο στάδιο κατασκευής ....

1.8.3 Ημερομηνία παράδοσης ....

1.9 Μετασκευή ευρείας εκτάσεως (εάν έγινε):

1.9.1 Ημερομηνία υπογραφής του συμβολαίου μετασκευής...

1.9.2 Ημερομηνία έναρξης μετασκευής...

1.9.3 Ημερομηνία ολοκλήρωσης μετασκευής ....

1.10 Απρόβλεπτη καθυστέρηση στην παράδοση:

1.10.1 Το πλοίο έχει γίνει αποδεκτό από την Αρχή ως «πλοίο το οποίο έχει παραδοθεί την ή πριν από την 31η Δεκεμβρίου 1979» βάσει του κανονισμού 1.28.1 λόγω απρόβλεπτης καθυστέρησης στην παράδοση □

1.10.2 Το πλοίο έχει γίνει αποδεκτό από την Αρχή ως «πετρελαιοφόρο

το οποίο έχει παραδοθεί την ή πριν από την 1η Ιουνίου 1982» βάσει του κανονισμού 1.28.3 λόγω απρόβλεπτης καθυστέρησης στην παράδοση του □

1.10.3 Το πλοίο δεν απαιτείται να συμμορφώνεται με τις διατάξεις του κανονισμού 26 λόγω απρόβλεπτης καθυστέρησης στην παράδοση □

1.11 Τύπος του πλοίου:

1.11.1 Πετρελαιοφόρο αργού πετρελαίου □

1.11.2 Πετρελαιοφόρο μεταφοράς προϊόντων πετρελαίου

1.11.3 Πετρελαιοφόρο μεταφοράς προϊόντων πετρελαίου το οποίο δεν μεταφέρει καύσιμο πετρέλαιο ή βαρύ πετρέλαιο ντίζελ όπως αναφέρεται στον κανονισμό 20.2 ή έλαιο λίπανσης □

1.11.4 Πλοίο μεταφοράς αργού πετρελαίου / προϊόντων πετρελαίου □

1.11.5 Πλοίο μεταφοράς συνδυασμένου φορτίου □

1.11.6 Πλοίο εκτός πετρελαιοφόρου με δεξαμενές φορτίου ερχόμενα βάσει του κανονισμού 2.2 του Παραρτήματος Ι της Σύμβασης □

1.11.7 Πετρελαιοφόρο χαρακτηρισμένο για μεταφορά προϊόντων τα οποία αναφέρονται στον κανονισμό 2.4 □

1.11.8 Το πλοίο, χαρακτηρισμένο ως «πετρελαιοφόρο αργού πετρελαίου λειτουργώντας με COW, είναι επίσης χαρακτηρισμένο ως «πλοίο μεταφοράς προϊόντων πετρελαίου» λειτουργώντας με CBT, για το οποίο ένα ξεχωριστό Πιστοποιητικό IOPP έχει επίσης εκδοθεί □

1.11.9 Το πλοίο, χαρακτηρισμένο ως «πλοίο μεταφοράς προϊόντων πετρελαίου» λειτουργώντας με CBT, είναι επίσης προσδιορισμένο ως «πετρελαιοφόρο αργού πετρελαίου λειτουργώντας με COW, για το οποίο ένα ξεχωριστό Πιστοποιητικό IOPP έχει επίσης εκδοθεί □

2. Εξοπλισμός για τον έλεγχο της απόρριψης πετρελαίου από σεντίνες του μηχανοστασίου και δεξαμενές καυσίμου
(κανονισμοί 16 και 14)

2.1 Μεταφορά έρματος σε δεξαμενές καυσίμου:

2.1.1 Το πλοίο μπορεί υπό φυσιολογικές συνθήκες να μεταφέρει έρμα σε δεξαμενές καυσίμου □

2.2 Τύπος εξοπλισμού φίλτρου πετρελαίου που έχει εγκατασταθεί:

2.2.1 Εξοπλισμός φίλτρου πετρελαίου (15 ppm) (κανονισμός 14.6) □

2.2.2 Εξοπλισμός φίλτρου πετρελαίου (15 ppm) με προειδοποιητική συσκευή και συσκευή αυτόματης διακοπής απόρριψης (κανονισμός 14.7) □

2.3 Πρότυπα έγκρισης:*

2.3.1 Ο εξοπλισμός διαχωριστήρα / φίλτρου:

.1 έχει εγκριθεί σύμφωνα με την απόφαση Α.393(X). □

.2 έχει εγκριθεί σύμφωνα με την απόφαση MEPC.60(33). □

.3 έχει εγκριθεί σύμφωνα με την απόφαση MEPC.107(49). □

.4 έχει εγκριθεί σύμφωνα με την απόφαση Α.233 (VII). □

.5 έχει εγκριθεί σύμφωνα με εθνικά πρότυπα που δεν βασίζονται στις αποφάσεις Α.393(X) ή Α.233(VII) □

.6 δεν έχει εγκριθεί. □

2.3.2 Η μονάδα επεξεργασίας έχει εγκριθεί σύμφωνα με την απόφαση Α.444(XI) □

2.3.3. Ο μετρητής περιεκτικότητας πετρελαίου:

.1 έχει εγκριθεί σύμφωνα με την

---

* *Αναφερθείτε στην Πρόταση επί των διεθνών προδιαγραφών απόδοσης και δοκιμής εξοπλισμού διαχωρισμού πετρελαιοειδούς ύδατος και μετρητών περιεχομένου πετρελαίου η οποία έχει υιοθετηθεί από τον Οργανισμό την 14η Νοεμβρίου 1977 με την απόφαση Α.393(X), η οποία αντικατέστησε την απόφαση Α.233(VII). Περαιτέρω αναφορά πραγματοποιείται στις Κατευθυντήριες γραμμές για τον εξοπλισμό πρόληψης ρύπανσης για σεντίνες χώρου μηχανοστασίου οι οποίες έχουν υιοθετηθεί από την Επιτροπή Προστασίας Θαλασσίου Περιβάλλοντος του Οργανισμού με την απόφαση MEPC.60(33) η οποία, ισχύουσα από την 6η Ιουλίου 1993, αντικατέστησε τις αποφάσεις Α.393(X) και Α.444(XI) (βλέπετε δημοσίευση πωλήσεων IMO-646E). Και τις αναθεωρημένες Κατευθυντήριες γραμμές και προδιαγραφές για τον εξοπλισμό πρόληψης ρύπανσης για χώρους μηχανοστασίου οι οποίες έχουν υιοθετηθεί από την Επιτροπή Προστασίας Θαλασσίου Περιβάλλοντος του Οργανισμού με την απόφαση MEPC.107(49) η οποία, ισχύουσα από την 1η Ιανουαρίου 2005, αντικατέστησε τις αποφάσεις MEPC.60(33, Α.393(X) και Α.444(XI) (βλέπετε δημοσίευση πωλήσεων IMO-........).*

απόφαση Α.393(Χ). □

.2 έχει εγκριθεί σύμφωνα με την απόφαση MEPC.60(33). □

.3 έχει εγκριθεί σύμφωνα με την απόφαση MEPC.107(49). □

2.4 Μέγιστη απόδοση του συστήματος είναι .... m^3/h

2.5 Απαλλαγή από τον κανονισμό 14:

2.5.1 Το πλοίο απαλλάσσεται από τις απαιτήσεις του κανονισμού 14.1 ή 14.2 σύμφωνα με τις διατάξεις του κανονισμού 14.5.

Το πλοίο εκτελεί αποκλειστικά ταξίδια εντός Ειδικής(ών) περιοχής(ών) .... □

2.5.2 Το πλοίο είναι εφοδιασμένο με δεξαμενή (δεξαμενές) συγκέντρωσης για την πλήρης συγκέντρωση όλων των σεντινόνερων ως ακολούθως: □

Χαρακτηριστικά Δεξαμενής	**Θέση δεξαμενής**		**Ογκος**
	Νομείς (από) - (έως)	**Εγκάρσια θέση**	
			Συνολικός όγκος:................ m^3

2.5.3 Αντί της δεξαμενής (δεξαμενών) συγκέντρωσης το πλοίο είναι εφοδιασμένο με διατάξεις μεταφοράς των σεντινόνερων σε δεξαμενή καταλοίπων □

3. Μέσα για την συγκέντρωσηση και διάθεση των καταλοίπων πετρελαίου (κατακαθημάτων) (κανονισμός 12) και δεξαμενή (δεξαμενές) συγκέντρωσης των σεντινόνερων*

3.1 Το πλοίο διαθέτει δεξαμενές καταλοίπων πετρελαίου (κατακαθημάτων) ως ακολούθως:

Χαρακτηριστικά δεξαμενής	**Θέση δεξαμενής**		**Ογκος**
	Νομείς (από) - (έως)	**Εγκάρσια θέση**	

* *Δεξαμενή (δεξαμενές) συγκέντρωσης επί του πλοίου σεντινόνερων δεν απαιτούνται από την Σύμβαση, οι καταχωρήσεις στον πίνακα βάσει της παραγράφου 3.3 είναι προαιρετικές.*

συνολικός όγκος: .... m^3

3.2 Μέσα για την διάθεση των καταλοίπων επιπλέον των διατάξεων των δεξαμενών καταλοίπων:

3.2.1 Αποτεφρωτήρας για κατάλοιπα πετρελαίου, δυνατότητας .... λίτρα/ώρα □

3.2.2 Βοηθητικός λέβητας κατάλληλος για καύση καταλοίπων πετρελαίου □

3.2.3 Δεξαμενή για την ανάμιξη καταλοίπων πετρελαίου με καύσιμο πετρέλαιο, χωρητικότητας .... m^3 □

3.2.4 Άλλα αποδεκτά μέσα .... □

3.3 Το πλοίο είναι εξοπλισμένο με δεξαμενή(ές) συγκέντρωσης επί του πλοίου σεντινόνερων ως εξής:

Χαρακτηριστικά δεξαμενής	**Θέση δεξαμενής**		**Όγκος**
	Νομείς (από) - (έως)	**Εγκάρσια θέση**	

Συνολικός όγκος: .... m^3

4. Πρότυπος σύνδεσμος απορρίψεως
(κανονισμός 13)

4.1 Το πλοίο διαθέτει ειδική σωλήνωση εφοδιασμένη με μία τυποποιημένη σύνδεση απόρριψης σύμφωνα με τον κανονισμό 13 για την απόρριψη καταλοίπων από του χώρους του μηχανοστασίου σε ευκολίες υποδοχής. □

5. Κατασκευή (κανονισμοί 18, 19, 20, 23, 26, 27 και 28)

5.1 Σύμφωνα με τις απαιτήσεις του κανονισμού 18, το πλοίο:

5.1.1 Απαιτείται να είναι εφοδιασμένο με SBT, PL και COW □

5.1.2 Απαιτείται να είναι εφοδιασμένο με SBT και PL □

5.1.3 Απαιτείται να είναι εφοδιασμένο με SBT □

5.1.4 Απαιτείται να είναι εφοδιασμένο με SBT ή COW □

5.1.5 Απαιτείται να είναι εφοδιασμένο με SBT ή CBT □

5.1.5 Δεν απαιτείται να συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις του κανονισμού 18 □

5.2 Διαχωρισμένες δεξαμενές έρματος (SBT)

5.2.1 Το πλοίο είναι εφοδιασμένο με SBT σε σύμφωνα με τον κανονισμό 18 □

5.2.2 Το πλοίο είναι εφοδιασμένο με SBT σε σύμφωνα με τον κανονισμό 18 οι οποίες είναι διατεταγμένες σε προστατευτικές θέσεις (PL), σύμφωνα με τους κανονισμούς 18.12 έως 18.15 □

5.2.3 Οι SBT είναι κατανεμημένες ως εξής:

Δεξαμενή	**Όγκος (m^3)**	**Δεξαμενή**	**Όγκος (m^3)**
		Συνολικός όγκος: ....m^3	

5.3 Δεξαμενές αποκλειστικά καθαρού έρματος (CBT):

5.3.1 Το πλοίο είναι εφοδιασμένο με CBT σε σύμφωνα με τον κανονισμό 18.8, και μπορεί να λειτουργεί ως πλοίο μεταφοράς προϊόντων πετρελαίου. □

5.3.2 Οι δεξαμενές CBT είναι κατανεμημένες ως εξής:

Δεξαμενή	**Όγκος (m^3)**	**Δεξαμενή**	**Όγκος (m^3)**
		Ολικός όγκος: ....m^3	

5.3.3 Το πλοίο διαθέτει σε ισχύ Εγχειρίδιο Λειτουργίας Δεξαμενών αποκλειστικά Καθαρού Έρματος, με ημερομηνία έκδοσης........ □

5.3.4 Το πλοίο διαθέτει κοινή διάταξη σωληνώσεων και αντλιών για τον ερματισμό των δεξαμενών CBT και την διαχείριση του φορτίου πετρελαίου .... □

5.3.5 Το πλοίο διαθέτει ξεχωριστή διάταξη σωληνώσεων και

αντλιών για τον ερματισμό των δεξαμενών CBT □

5.4 Πλύση με αργό πετρέλαιο (COW):

5.4.1 Το πλοίο είναι εξοπλισμένο με σύστημα COW σύμφωνα με τον κανονισμό 33 □

5.4.2 Το πλοίο είναι εξοπλισμένο με σύστημα COW σε σύμφωνα με τον κανονισμό 33 με την εξαίρεση ότι η αποτελεσματικότητα του συστήματος δεν έχει πιστοποιειθεί σύμφωνα με τον κανονισμό 33.1 και την παράγραφο 4.2.10 των Αναθεωρημένων Προδιαγραφών COW (απόφαση A.446(XI) όπως έχει τροποποιηθεί με τις αποφάσεις A.497(XII) και A.897(21)) □

5.4.3 Το πλοίο διαθέτει σε ισχύ Εγχειρίδιο Λειτουργίας και Εξοπλισμού Αργού Πετρελαίου με ημερομηνία .... □

5.4.4 Το πλοίο δεν απαιτείται να διαθέτει σύστημα COW αλλά είναι εξοπλισμένο με τέτοιο σύστημα COW το οποίο ικανοποιεί όλες τις προϋποθέσεις ασφάλειας των Αναθεωρημένων Προδιαγραφών COW (απόφαση A.466(XI) όπως έχει τροποποιηθεί από τις αποφάσεις A.497(XII) και A.897(21)) □

5.5 Εξαίρεση από τον κανονισμό 18:

5.5.1 Το πλοίο εμπλέκεται αποκλειστικά σε εμπόριο μεταξύ ....
....
σύμφωνα με τον κανονισμό 2.5 και, κατά συνέπεια, απαλλάσσεται από τις απαιτήσεις του κανονισμού 18 □

5.5.2 Το πλοίο λειτουργεί με ειδική διάταξη έρματος σύμφωνα με τον κανονισμό 18.10 και, κατά συνέπεια, εξαιρείται από τις απαιτήσεις του κανονισμού 18 □

5.6 Περιορισμός του μεγέθους και της διάταξης των δεξαμενών φορτίου (κανονισμός 26):

5.6.1 Το πλοίο απαιτείται να είναι κατασκευασμένο και να συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις του κανονισμού 26 □

5.6.2 Το πλοίο απαιτείται να είναι κατασκευασμένο και να συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις του κανονισμού 26.4 (βλέπε κανονισμό 2.2 □

5.7 Υποδιαίρεση και ευστάθεια (κανονισμός 28):

5.7.1 Το πλοίο απαιτείται να είναι κατασκευασμένο και

να συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις του κανονισμού 28 □

5.7.2 Πληροφορίες και δεδομένα τα οποία απαιτούνται βάσει του κανονισμού 28.5 έχουν παρασχεθεί στο πλοίο σε εγκεκριμένη μορφή □

5.7.3 Το πλοίο απαιτείται να είναι κατασκευασμένο και να συμμορφώνεται με τις διατάξεις του κανονισμού 27 □

5.7.4 Πληροφορίες και δεδομένα τα οποία απαιτούνται βάσει του κανονισμού 27 για πλοία συνδυασμένων φορτίων έχουν προμηθευτεί στο πλοίο σε γραπτή διαδικασία εγκεκριμένη από την Αρχή □

5.8 Κατασκευή διπλού πλευρικών τοιχωμάτων:

5.8.1 Το πλοίο απαιτείται να είναι κατασκευασμένο σύμφωνα με τον κανονισμό 19 και να συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις:

.1 της παραγράφου 3 (κατασκευή με διπλά πλευρικά τοιχώματα) □

.2 της παραγράφου 4 (πετρελαιοφόρο με ενδιάμεσο κατάστρωμα και διπλά πλευρικά τοιχώματα) □

.3 της παραγράφου 5 (εναλλακτική μέθοδος εγκεκριμένη από την Επιτροπή Προστασίας Θαλασσίου Περιβάλλοντος) □

5.8.2 Το πλοίο απαιτείται να είναι κατασκευασμένο και να συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις του κανονισμού 19.6 (απαιτήσεις διπλού πυθμένα) □

5.8.3 Το πλοίο δεν απαιτείται να πληροί τις απαιτήσεις του κανονισμού 19 □

5.8.4 Το πλοίο υπόκεινται στις απαιτήσεις του κανονισμού 20 και:

.1 απαιτείται να συμμορφώνεται με τις παραγράφους 2 έως 5, 7 και 8 του κανονισμού 19 και τον κανονισμό 28 σε σχέση με την παράγραφο 28.6 όχι αργότερα από .... □

.2 επιτρέπεται να συνεχίζει την λειτουργία του σύμφωνα με τον κανονισμό 20.5 έως .... □

.3 επιτρέπεται να συνεχίζει την λειτουργία του σύμφωνα με τον κανονισμό 20.7 έως .... □

5.8.5 Το πλοίο δεν υπόκεινται στον κανονισμό 20 □

5.8.6 Το πλοίο υπόκειντaι στον κανονισμό 21 και:

.1 απαιτείται να συμμορφωθεί με τον κανονισμό 21.4 όχι αργότερα από .... □

.2 επιτρέπεται να συνεχίζει την λειτουργία του σύμφωνα με τον κανονισμό 21.5 έως .... □

.3 επιτρέπεται να συνεχίζει την λειτουργία του σύμφωνα με τον κανονισμό 21.6.1 έως .... □

.4 επιτρέπεται να συνεχίζει την λειτουργία του σύμφωνα με τον κανονισμό 21.6.2 έως .... □

.5 έχει απαλλαγεί από τις διατάξεις του κανονισμού 21 σύμφωνα με τον κανονισμό 21.7.2

5.8.7 Το πλοίο δεν υπόκειντaι στον κανονισμό 21 □

5.8.8 Το πλοίο υπόκειντaι στον κανονισμό 22 και:

.1 συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις του κανονισμού 22.2........ □

.2 συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις του κανονισμού 22.3......... □

.3 συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις του κανονισμού 22.5......... □

5.8.9 Το πλοίο δεν υπόκειντaι στον κανονισμό 22 □

5.9 Ατυχηματική απόδοση εκροής πετρελαίου

5.9.1 Το πλοίο συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις του κανονισμού 23 □

6. Αποθήκευση πετρελαίου στο πλοίου (κανονισμοί 29, 31 και 32)

6.1 Σύστημα παρακολούθησης και ελέγχου της απόρριψης πετρελαίου:

6.1.1 Το πλοίο ανήκει στην κατηγορία .... πετρελαιοφόρου σύμφωνα με την απόφαση Α.496(XII) ή Α.586(14)* (διαγράψτε όπως είναι κατάλληλο) □

6.1.2 Το σύστημα παρακολούθησης και ελέγχου απόρριψης πετρελαίου έχει εγκριθεί σύμφωνα με την απόφαση MEPC.108(49)** □

6.1.3 Το σύστημα αποτελείται από:

---

* *Πετρελαιοφόρα οι τρόπιδες των οποίων έχουν τοποθετηθεί, ή τα οποία ευρίσκονται σε παρόμοιο στάδιο κατασκευής την ή μετά την 2α Οκτωβρίου 1986 πρέπει να είναι εξοπλισμένα με ένα σύστημα εγκεκριμένο βάσει της αποφάσεως Α.586(14). Βλέπε IMO δημοσίευση πωλήσεων IMO-646E.*

** *Πετρελαιοφόρα οι τρόπιδες των οποίων έχουν τοποθετηθεί, ή τα οποία ευρίσκονται σε παρόμοιο στάδιο κατασκευής την ή μετά την 1η Ιανουαρίου 2005 πρέπει να είναι εξοπλισμένα με ένα σύστημα εγκεκριμένο βάσει της αποφάσεως MEPC.108(49).(Βλέπε IMO δημοσίευση πωλήσεων IMO-......)*

.1 μονάδα ελέγχου □

.2 μονάδα προσδιορισμού □

.3 μονάδα υπολογισμών □

6.1.4 Το σύστημα είναι εξοπλισμένο με :

.1 ασφαλή μηχανισμό εκκίνησης □

.2 αυτόματο μηχανισμό διακοπής □

6.1.5 Ο μετρητής περιεκτικότητας πετρελαίου εγκρίνεται σύμφωνα με τους όρους της απόφασης Α.393(Χ) ή Α.586(14)† ή MEPC.108(49) (διαγράψτε όπως είναι κατάλληλο) κατάλληλος για:

.1 αργό πετρέλαιο □

.2 μαύρα προϊόντα □

.3 λευκά προϊόντα □

.4 πετρελαϊκής μορφής επιβλαβείς υγρές ουσίες που είναι καταχωρημένες στο προσάρτημα του πιστοποιητικού □

6.1.6 Το πλοίο διαθέτει ένα εγχειρίδιο λειτουργίας το συστήματος παρακολούθησης και ελέγχου της απόρριψης πετρελαίου □

6.2 Δεξαμενές καταλοίπων:
Το πλοίο διαθέτει .... δεξαμενή (ές) αποκλειστικά για κατάλοιπα με συνολική χωρητικότητα ...... m^3, η οποία αντιστοιχεί στο ....% της μεταφορικής ικανότητας πετρελαίου του πλοίου, σύμφωνα με τον:

.1 κανονισμό 29.2.3 □

---

† *Για μετρητές περιεκτικότητας πετρελαίου οι οποίοι έχουν εγκατασταθεί σε πετρελαιοφόρα τα οποία έχουν ναυπηγηθεί πριν την 2α Οκτωβρίου 1986, απευθυνθείτε στις Πρόταση για διεθνείς προδιαγραφές απόδοσης και δοκιμής για εξοπλισμό διαχωρισμού πετρελαίου - νερού και μετρητών περιεκτικότητας πετρελαίου οι οποίες έχουν υιοθετηθεί από τον Οργανισμό με την απόφαση Α.393(Χ). Για μετρητές περιεκτικότητας πετρελαίου ως τμήμα των συστημάτων εκφόρτωσης και ελέγχου οι οποίοι έχουν εγκατασταθεί σε πετρελαιοφόρα τα οποία έχουν ναυπηγηθεί την ή μετά από την 2α Οκτωβρίου 1986, αναφερθείτε στις Κατευθυντήριες γραμμές και προδιαγραφές για συστήματα παρακολούθησης απόρριψης και ελέγχου για πετρελαιοφόρα οι οποίες έχουν υιοθετηθεί από τον Οργανισμό με την απόφαση Α.586(14). Βλέπετε ΙΜΟ δημοσίευση πωλήσεων ΙΜΟ-646Ε. Για μετρητές περιεκτικότητας πετρελαίου οι οποίοι έχουν εγκατασταθεί σε πετρελαιοφόρα οι τρόπιδες των οποίων έχουν τοποθετηθεί, ή ευρίσκονται σε παρόμοιο στάδιο κατασκευής την ή μετά την 1η Ιανουαρίου 2005, αναφέρεται στις Αναθεωρημένες Οδηγίες και προδιαγραφές οι οποίες έχουν υιοθετηθεί από τον Οργανισμό με την απόφαση MEPC.108(49). Βλέπετε ΙΜΟ δημοσίευση πωλήσεων ΙΜΟ......*

.2 κανονισμό 29.2.3.1 □

.3 κανονισμό 29.2.3.2 □

.4 κανονισμό 29.2.3.3 □

6.2.2 Δεξαμενές φορτίου που έχουν καθορισθεί ως δεξαμενές καταλοίπων □

6.3 Ανιχνευτές διαχωριστικής επιφάνειας πετρελαίου / νερού:

6.3.1 Το πλοίο είναι εφοδιασμένο με ανιχνευτές της διαχωριστικής επιφάνειας του πετρελαίου / νερού, εγκεκριμένους σύμφωνα με τους όρους της αποφάσεως ΜΕPC.5(XIII)* □

6.4 Εξαιρέσεις από τους κανονισμούς 29, 31 και 32:

6.4.1 Το πλοίο απαλλάσσεται από τις απαιτήσεις των κανονισμών 29, 31 και 32 σύμφωνα με τον κανονισμό 2.4 □

6.4.2 Το πλοίο εξαιρείται από την εφαρμογή των απαιτήσεων των κανονισμών 29, 31 και 32 σύμφωνα με τον κανονισμό 2.2 □

6.5 Παραίτηση από τον κανονισμό:

6.5.1 Υπάρχει παραίτηση από τις απαιτήσεις των κανονισμών 31 και 32 σε σχέση με το πλοίο σύμφωνα με τον κανονισμό 3.5. Το πλοίο που εκτελεί ταξίδια αποκλειστικά:

.1 ειδικών πλόων σύμφωνα με τις απαιτήσεις του κανονισμού 2.5:
. ... □
.2 σε ταξίδια εντός ειδική(ών) περιοχή(ών) ....
.... □
.3 εντός 50 ναυτικών μιλίων από την πλησιέστερη ακτή εκτός ειδικής(ών) περιοχής(ών) διάρκειας 72 ωρών ή λιγότερο που περιορίζονται σε: ....
.... □

7. Διατάξεις άντλησης, σωληνώσεων και απορρίψεως
(κανονισμός 30)

7.1 Τα στόμια απορρίψεως του διαχωρισμένου έρματος βρίσκονται:

7.1.1 Επάνω από την ίσαλο γραμμή □

---

* *Αναφέρεται στις Προδιαγραφές για ανιχνευτές διαχωριστικής επιφάνειας πετρελαίου / νερού οι οποίες έχουν υιοθετηθεί από την Επιτροπή Προστασίας Θαλασσίου Περιβάλλοντος του Οργανισμού με την απόφαση MEPC.5(XIII). Βλέπετε IMO δημοσίευση πωλήσεων IMO-646E.*

7.1.2 Κάτω από την ίσαλο γραμμή □

7.2 Οι εκτός πλοίου θυρίδες εκροής, εκτός της πολλαπλής βαλβίδας απόρριψης, ευρίσκονται:†

7.2.1 Επάνω από την ίσαλο γραμμή □

7.2.2 Κάτω από την ίσαλο γραμμή □

7.3 Τα στόμια απόρριψης, εκτός από εκείνα που βρίσκονται στο σημείο διανομής για ακάθαρτο έρμα ή νερό των δεξαμενών φορτίου που έχει αναμειχθεί με πετρέλαιο είναι τοποθετημένα:

7.3.1 Επάνω από την ίσαλο γραμμή □

7.3.2 Κάτω από την ίσαλο γραμμή σε συνδυασμό με τις διατάξεις μέρους εκροής σύμφωνα με τον κανονισμό 30.6.5 □

7.3.3 Κάτω από την ίσαλο γραμμή □

7.4 Απόρριψη πετρελαίου από αντλίες φορτίου και σωληνώσεις φορτίου(κανονισμοί 30.4 και 30.5):

9.4.1 Μέσα για την αποστράγγιση όλων των αντλιών και των σωληνώσεων φορτίου με την ολοκλήρωση της απόρριψης:

.1 ποσότητες αποστραγγισμάτων που μπορούν να διοχετευθούν σε μία δεξαμενή φορτίου ή δεξαμενή καταλοίπων

.2 υπάρχει ειδική σωλήνωση μικρής διαμέτρου για την διοχέτευση στην ξηρά

8. Σχέδιο έκτακτης ανάγκης για την αντιμετώπιση περιστατικών ρύπανσης από πετρελαιοειδή / θαλάσσιας ρύπανσης (κανονισμός 37)

8.1 Το πλοίο είναι εφοδιασμένο με ένα Σχέδιο έκτακτης ανάγκης αντιμετώπισης περιστατικών ρύπανσης από πετρελαιοειδή σε συμμόρφωση με τον κανονισμό 37 □

8.2 Το πλοίο είναι εφοδιασμένο με ένα Σχέδιο έκτακτης ανάγκης αντιμετώπισης περιστατικών θαλάσσιας ρύπανσης σε συμμόρφωση με τον κανονισμό 37.3 □

---

† *Μόνο οι θυρίδες εκροής οι οποίες είναι δυνατό να παρακολουθούνται πρόκειται να υποδεικνύονται.*

9. Εξαίρεση

9.1 Εξαιρέθηκε από την Αρχή ο εξοπλισμός που περιέχεται στο κεφάλαιο 3 του Παραρτήματος Ι της Σύμβασης σύμφωνα με τον κανονισμό 3.1 επί των αντικειμένων όπως αυτός αναφέρεται στην παρακάτω παράγραφο (παραγράφους) ……..
....του Αρχείου αυτού □

10. Ισοδύναμα

10.1 Ισοδύναμα έχουν εγκριθεί από την Αρχή για ορισμένες απαιτήσεις του Παραρτήματος Ι που αναφέρεται σε εξοπλισμό της παραπάνω παραγράφου (παραγράφων) ....
....του Αρχείου αυτού □

ΠΙΣΤΟΠΟΙΕΙΤΑΙ ότι το παρόν Αρχείο είναι ορθό από όλες τις απόψεις.
Εκδόθηκε ....

(τόπος έκδοσης του αρχείου)

....
(ημερομηνία έκδοσης) *(υπογραφή αρμοδίως εξουσιοδοτημένου οργάνου που συνέταξε το αρχείο)*

(Σφραγίδα της εκδούσης Αρχής)

ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ

ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ ΒΙΒΛΙΟΥ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ

ΒΙΒΛΙΟ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ

ΜΕΡΟΣ Ι - Λειτουργίες στο χώρο του μηχανοστασίου

(Όλα τα Πλοία)

Όνομα του Πλοίου: ....

Διεθνές Διακριτικό Σήμα: ....

Ολική χωρητικότητα: ....

Περίοδος από: ....έως: ....

Σημείωση: Το Βιβλίο Πετρελαίου Μέρος Ι παρέχεται σε κάθε πετρελαιοφόρο 150 τόνων ολικής χωρητικότητας και άνω και κάθε πλοίο 400 τόνων ολικής χωρητικότητας και άνω, εκτός των πετρελαιοφόρων, για να καταχωρούνται οι σχετικές λειτουργίες του χώρου του μηχανοστασίου. Για πετρελαιοφόρα, πρέπει να παρέχεται επίσης το Βιβλίο Πετρελαίου Μέρος ΙΙ, για να καταχωρούνται οι σχετικές λειτουργίες φόρτωσης / ερματισμού

Εισαγωγή

Οι ακόλουθες σελίδες του τμήματος αυτού εμφανίζουν μία περιεκτική κατάσταση των λειτουργιών του χώρου του μηχανοστασίου οι οποίες πρόκειται, όταν είναι κατάλληλο, να καταχωρούνται στο Βιβλίο Πετρελαίου Μέρος Ι σύμφωνα με τον κανονισμό 17 του Παραρτήματος Ι της Διεθνούς Σύμβασης Πρόληψης Ρύπανσης από Πλοία, 1973, όπως έχει τροποποιηθεί από το Πρωτόκολλο του 1978 το οποίο σχετίζεται με αυτή (MARPOL 73/78). Οι λειτουργίες έχουν ομαδοποιηθεί σε τομείς, έκαστος από τους οποίους υποδηλώνεται από ένα κωδικό γράμμα.

Όταν πραγματοποιούνται καταχωρήσεις στο Βιβλίο Πετρελαίου Μέρος Ι η ημερομηνία, ο κωδικός λειτουργίας και ο αριθμός εισάγονται στις κατάλληλες στήλες και τα απαιτούμενα στοιχεία καταχωρούνται χρονολογικά σε κενούς χώρους.
Κάθε ολοκληρωμένη λειτουργία πρέπει να υπογράφεται και να τίθεται η ημερομηνία από τον αξιωματικό ή τους αξιωματικούς υπηρεσίας. Ο πλοίαρχος του πλοίου πρέπει να υπογράφει κάθε συμπληρωμένη σελίδα.

Το Βιβλίο Πετρελαίου Μέρος Ι περιέχει πολλές αναφορές στην ποσότητα του πετρελαίου. Η περιορισμένη ακρίβεια των συσκευών Μέτρησης δεξαμενών, οι διαφοροποιήσεις της θερμοκρασίας και η προσκόλληση επηρεάζουν την ακρίβεια των

μετρήσεων αυτών. Οι καταχωρήσεις στο Βιβλίο Πετρελαίου Μέρος Ι θα πρέπει να εξετάζονται αναλόγως.

Στην περίπτωση τυχαίας ή άλλης εξαιρετικής απόρριψης πετρελαίου, πραγματοποιείται μία αναφορά στο Βιβλίο Πετρελαίου Μέρος Ι των περιστατικών και των αιτίων για την απόρριψης.

Οποιαδήποτε βλάβη του εξοπλισμού φίλτρου πετρελαίου πρέπει να σημειώνεται στο Βιβλίο Πετρελαίου Μέρος Ι.

Οι εγγραφές στο Βιβλίο Πετρελαίου Μέρος Ι, για πλοία τα οποία διαθέτουν Πιστοποιητικό Πρόληψης Ρύπανσης από Πετρέλαιο, πρέπει να είναι τουλάχιστον στην Αγγλική, την Γαλλική ή την Ισπανική γλώσσα. Όπου χρησιμοποιούνται επίσης καταχωρήσεις στην επίσημη εθνική γλώσσα του Κράτους, την σημαία του οποίου φέρει το πλοίο, αυτές επικρατούν σε περίπτωση αμφισβητήσεως ή ασυμφωνίας.

Το Βιβλίο Πετρελαίου Μέρος Ι φυλάσσεται σε κατάλληλο μέρος, ώστε να είναι αμέσως διαθέσιμο για επιθεώρηση ανά πάσα στιγμή τηρείται επί του πλοίου, εκτός από την περίπτωση μη επανδρωμένων πλοίων υπό ρυμούλκηση. Το Βιβλίο Πετρελαίου Μέρος Ι διατηρείται επί μία περίοδο τριών ετών μετά την πραγματοποίηση της τελευταίας εγγραφής.

Η αρμόδια αρχή της Κυβερνήσεως ενός Μέρους της παρούσας Σύμβασης μπορεί να επιθεωρεί το Βιβλίο Πετρελαίου Μέρος Ι κάθε πλοίου στο οποίο εφαρμόζεται το παρόν Παράρτημα ενώ το πλοίο βρίσκεται σε λιμάνι της ή σε υπεράκτιους τερματικούς σταθμούς και μπορεί να λαμβάνει αντίγραφο κάθε εγγραφής σε αυτό το βιβλίο και μπορεί να απαιτεί από τον Πλοίαρχο του πλοίου να επικυρώσει το ακριβές του αντιγράφου αυτής της εγγραφής. Κάθε αντίγραφο που γίνεται έτσι και έχει επικυρωθεί από τον πλοίαρχο ως ακριβές αντίγραφο μιας εγγραφής στο Βιβλίο Πετρελαίου Μέρος Ι γίνεται αποδεκτό σε κάθε δικαστική διαδικασία σαν απόδειξη των γεγονότων που εκτίθενται στην εγγραφή. Η επιθεώρηση ενός Βιβλίου Πετρελαίου Μέρος Ι και η λήψη του επικυρωμένου αντιγράφου από την αρμόδια αρχή σύμφωνα με την παρούσα παράγραφο πρέπει να εκτελείται όσον το δυνατό ταχύτερα, χωρίς να προκαλεί στο πλοίο αδικαιολόγητη καθυστέρηση.

ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΕΣ- ΕΡΓΑΣΙΕΣ ΠΟΥ ΚΑΤΑΧΩΡΟΥΝΤΑΙ

(Α) Ερματισμός ή καθαρισμός των δεξαμενών καυσίμου πετρελαίου

.1 Χαρακτηριστικά της ερματιζόμενης δεξαμενής (δεξαμενών)

.2 Εάν καθαρίσθηκε από την τελευταία φορά που περιείχε πετρέλαιο και, εάν όχι, τύπος πετρελαίου που μεταφέρθηκε προγενέστερα.

.3 Διαδικασία καθαρισμού:

.1 θέση του πλοίου και ώρα κατά την έναρξη και την λήξη του καθαρισμού.

.2 προσδιορίστε την δεξαμενή (δεξαμενές) στην οποία μία ή άλλη μέθοδος έχει χρησιμοποιηθεί (ξέπλυμα, χρήση ατμού, καθαρισμός με χημικά, τύπος και ποσότητα των χημικών τα οποία χρησιμοποιήθηκαν, σε m^3)

.3 χαρακτηρίστηκα της δεξαμενής (δεξαμενών) στην οποία μεταφέρθηκε το νερό καθαρισμού.

.4 Ερματισμός:

.1 θέση του πλοίου και ώρα κατά την έναρξη και την λήξη του ερματισμού.

.2 ποσότητα έρματος εάν οι δεξαμενές δεν είναι καθαρές, σε m^3.

(B) Απόρριψη ακάθαρτου έρματος ή νερού καθαρισμού από δεξαμενές καυσίμου πετρελαίου οι οποίες αναφέρονται στο Τμήμα Α

.5 Χαρακτηριστικά δεξαμενής (δεξαμενών).

.6 Θέση του πλοίου κατά την έναρξη της απόρριψης.

.7 Θέση του πλοίου κατά την ολοκλήρωση της απόρριψης.

.8 Ταχύτητα (ταχύτητες) του πλοίου κατά την διάρκεια της απόρριψης.

.9 Μέθοδος απόρριψης:

.1 μέσω εξοπλισμού 15 ppm
.2 σε ευκολίες υποδοχής

.10 Απορριφθείσα ποσότητα, σε m^3.

(C) Συλλογή και διάθεση καταλοίπων πετρελαίου (κατακαθήματα και άλλα υπολείμματα πετρελαίου)

.11 Συγκέντρωση καταλοίπων πετρελαίου

Ποσότητες καταλοίπων πετρελαίου (κατακαθήματα και άλλα υπολείμματα πετρελαίου) τα οποία συγκεντρώνονται επί του πλοίου. Η ποσότητα πρέπει να καταχωρείται εβδομαδιαία[1]:(Αυτό σημαίνει ότι η

[1] Δεξαμενές οι οποίες απαριθμούνται στο αντικείμενο 3.1 του εντύπου Α ή Β του συμπληρώματος στο Πιστοποιητικό IOPP χρησιμοποιούμενες για κατάλοιπα.

ποσότητα πρέπει να καταχωρείται μία φορά την εβδομάδα ακόμη και αν το ταξίδι διαρκεί περισσότερο από μία εβδομάδα)

.1 - χαρακτηριστικά δεξαμενής (δεξαμενών) ....

.2 - χωρητικότητα δεξαμενών ....m^3

.3 - ολική ποσότητα που συγκεντρώθηκε ....m^3

.12 Μέθοδοι διάθεσης καταλοίπων.
Αναφέρατε την ποσότητα καταλοίπων πετρελαίου η οποία διατέθηκε, την δεξαμενή (δεξαμενές) η οποία εκκενώθηκε και την ποσότητα περιεχομένου που παρέμεινε σε m^3.

.1 σε ευκολίες υποδοχής (προσδιορίσατε λιμένα)[2]

.2 μεταφέρθηκαν σε άλλη δεξαμενή (δεξαμενές) (προσδιορίστε την δεξαμενή(ες) και το συνολικό περιεχόμενο της δεξαμενής (δεξαμενών)).

.3 αποτεφρώθηκε (προσδιορίστε το συνολικό χρόνο λειτουργίας).

.4 άλλη μέθοδος (αναφέρετε ποία)

(D) Μη αυτόματη απόρριψη εκτός του πλοίου ή διάθεση με άλλο τρόπο των σεντινόνερων τα οποία έχουν συγκεντρωθεί σε χώρους του μηχανοστασίου

.13 Ποσότητα η οποία απορρίφθηκε ή διατέθηκε, σε κυβικά μέτρα.[3]

.14 Χρόνος απόρριψης ή διάθεσης (έναρξη και λήξη).

.15 Μέθοδος απόρριψης ή διάθεσης:

---

[2] Οι πλοίαρχοι των πλοίων πρέπει να αποκτούν από τους χειριστές των ευκολιών υποδοχής, που περιλαμβάνουν φορτηγίδες και βυτιοφόρα, μία απόδειξη ή πιστοποιητικό το οποίο αναφέρει λεπτομερώς την ποσότητα των εκπλύσεων δεξαμενών, ακάθαρτου έρματος, υπολειμμάτων ή πετρελαιωειδών μιγμάτων τα οποία μεταφέρθηκαν, μαζί με τον χρόνο και την ημερομηνία της μεταφοράς. Η απόδειξη ή το πιστοποιητικό, εάν επισυναφθεί στο Βιβλίο Πετρελαίου Μέρος Ι, μπορεί να βοηθήσει τον πλοίαρχο του πλοίου στο να αποδείξει ότι το πλοίο του δεν έχει εμπλακεί σε ένα φερόμενο συμβάν ρύπανσης. Η απόδειξη ή το πιστοποιητικό πρέπει να τηρούνται μαζί με το Βιβλίο Πετρελαίου Μέρος Ι.

[3] Σε περίπτωση απόρριψης ή διάθεσης σεντινόνερων από δεξαμενές συγκέντρωσης, δηλώστε τα χαρακτηριστικά και την χωρητικότητα της δεξαμενής συγκέντρωσης και την ποσότητα η οποία συγκεντρώθηκε στην δεξαμενή συγκέντρωσης.

.1 μέσω εξοπλισμού 15 ppm (αναφέρατε στίγμα έναρξης και λήξης)

.2 σε ευκολίες υποδοχής (προσδιορίσατε λιμένα)[2]

.3 μεταφορά σε δεξαμενή καταλοίπων ή δεξαμενή συγκράτησης (υποδείξατε την δεξαμενή (δεξαμενές). αναφέρετε την συνολική ποσότητα που συγκεντρώθηκε στην δεξαμενή (δεξαμενές) σε m^3)

(E) Αυτόματη απόρριψη εκτός πλοίου ή διάθεση με άλλο τρόπο, σεντινόνερων τα οποία έχουν συσσωρευτεί σε χώρους μηχανοστασίου

.16 Ώρα και θέση του πλοίου στην οποία το σύστημα τέθηκε σε αυτόματη λειτουργία για απόρριψη εκτός του πλοίου, μέσω εξοπλισμού 15 ppm.

.17 Ώρα κατά την οποία το σύστημα τέθηκε σε αυτόματη λειτουργία για μεταφορά σεντινόνερων στην δεξαμενή συγκράτησης (προσδιορίστε δεξαμενή).

.18 Ώρα κατά την οποία το σύστημα τέθηκε σε χειροκίνητη λειτουργία.

(F) Κατάσταση του εξοπλισμού φίλτρου πετρελαίου

.19 Ώρα βλάβης συστήματος.[4]

.20 Ώρα κατά την οποία το σύστημα κατέστη λειτουργικό.

.21 Λόγοι της βλάβης

(G) Τυχαίες ή άλλες εξαιρετικές απορρίψεις πετρελαίου

.22 Ώρα συμβάντος.

.23 Τόπος ή θέση του πλοίου κατά την ώρα του συμβάντος.

.24 Κατά προσέγγιση ποσότητα και τύπος πετρελαίου

.25 Συνθήκες της απόρριψης ή διαφυγής, λόγοι αυτής και γενικές παρατηρήσεις.

---

2 Οι πλοίαρχοι των πλοίων πρέπει να αποκτούν από τους χειριστές των ευκολιών υποδοχής, που περιλαμβάνουν φορτηγίδες και βυτιοφόρα, μία απόδειξη ή πιστοποιητικό το οποίο αναφέρει λεπτομερώς την ποσότητα των εκπλύσεων δεξαμενών, ακάθαρτου έρματος, υπολειμμάτων ή πετρελαιωειδών μιγμάτων τα οποία μεταφέρθηκαν, μαζί με τον χρόνο και την ημερομηνία της μεταφοράς. Η απόδειξη ή το πιστοποιητικό, εάν επισυναφθεί στο Βιβλίο Πετρελαίου Μέρος I, μπορεί να βοηθήσει τον πλοίαρχο του πλοίου στο να αποδείξει ότι το πλοίο του δεν έχει εμπλακεί σε ένα φερόμενο συμβάν ρύπανσης. Η απόδειξη ή το πιστοποιητικό πρέπει να τηρούνται μαζί με το Βιβλίο Πετρελαίου Μέρος I.

4 Η κατάσταση του εξοπλισμού φίλτρου πετρελαίου καλύπτει επίσης τις συσκευές αυτόματης προειδοποίησης και αυτόματης διακοπής, εάν εφαρμόζεται.

(Η) Πετρέλευση ή παραλαβή λιπαντικών χύμα

.26 Πετρέλευση:

.1 Τόπος πετρέλευση.

.2 Ώρα πετρέλευση.

.3 Τύπος και ποσότητα καυσίμου πετρελαίου και χαρακτηριστικά της δεξαμενής (δεξαμενών) (αναφέρατε την ποσότητα η οποία προσετέθη, σε τόνους και το συνολικό περιεχόμενο της δεξαμενής (δεξαμενών))

.4 Τύπος και ποσότητα λιπαντικού ελαίου και χαρακτηριστικά της δεξαμενής (δεξαμενών) (αναφέρατε την ποσότητα η οποία προσετέθη, σε τόνους και το συνολικό περιεχόμενο της δεξαμενής (δεξαμενών))

(Ι) Επιπρόσθετες λειτουργικές διαδικασίες και γενικές παρατηρήσεις

Όνομα του πλοίου ....

Διεθνές Διακριτικό Σήμα ....

ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΕΣ ΣΤΟ ΧΩΡΟ ΤΟΥ ΜΗΧΑΝΟΣΤΑΣΙΟΥ

Ημερομηνία	**Κωδικός (γράμμα)**	**Αντικείμενο (αριθμός)**	**Εγγραφή λειτουργιών/ υπογραφή αξιωματικού υπηρεσίας**

Υπογραφή πλοιάρχου ....

ΒΙΒΛΙΟ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ

ΜΕΡΟΣ ΙΙ - Λειτουργίες Φορτίου / Έρματος

(Πετρελαιοφόρα)

Όνομα του Πλοίου: ....

Διεθνής Διακριτικό Σήμα…………………...

Ολική χωρητικότητα: ....

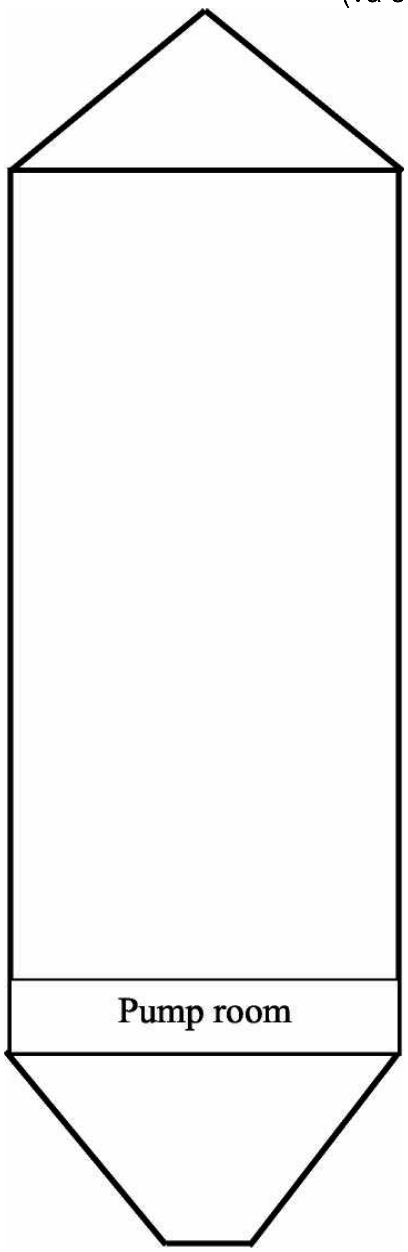
Περίοδος από: .... έως...

Σημείωση: Κάθε πετρελαιοφόρο 150 τόνων ολικής χωρητικότητας πρέπει να είναι εφοδιασμένο με Βιβλίο Πετρελαίου Μέρος ΙΙ για να καταχωρούνται οι σχετικές λειτουργίες φορτίου / ερματισμού. Το πετρελαιοφόρο αυτό πρέπει να είναι επίσης εφοδιασμένο με Βιβλίο Πετρελαίου Μέρος Ι για να καταχωρούνται οι σχετικές λειτουργίες του χώρου του μηχανοστασίου.

Όνομα του Πλοίου: ....

Διεθνής Διακριτικό Σήμα: ....

ΣΧΕΔΙΟ ΚΑΤΟΨΗΣ ΔΕΞΑΜΕΝΩΝ ΦΟΡΤΙΟΥ ΚΑΙ ΔΕΞΑΜΕΝΩΝ ΚΑΤΑΛΟΙΠΩΝ
(να συμπληρώνεται επί του πλοίου)



Identification of tanks	Capacity
Βάθος δεξαμενής (δεξαμενών) καταλοίπων	

(Δώστε την χωρητικότητα κάθε δεξαμενής και το βάθος της δεξαμενής (δεξαμενών) καταλοίπων)

Εισαγωγή

Οι ακόλουθες σελίδες του τμήματος αυτού εμφανίζουν μία περιεκτική κατάσταση των των λειτουργιών φορτίου και έρματος οι οποίες πρόκειται, όταν είναι κατάλληλο, να καταχωρούνται στο Βιβλίο Πετρελαίου Μέρος ΙΙ σύμφωνα με τον κανονισμό 36 του Παραρτήματος Ι της Διεθνούς Σύμβασης Πρόληψης Ρύπανσης από Πλοία, 1973, όπως έχει τροποποιηθεί από το Πρωτόκολλο του 1978 το οποίο σχετίζεται με αυτή (MARPOL 73/78). Οι λειτουργίες έχουν ομαδοποιηθεί σε τομείς, έκαστος από τους οποίους υποδηλώνεται από ένα κωδικό γράμμα.

Όταν πραγματοποιούνται εγγραφές στο Βιβλίο Πετρελαίου Μέρος ΙΙ η ημερομηνία, ο κωδικός και ο αριθμός λειτουργίας του εισάγονται στις κατάλληλες στήλες και τα απαιτούμενα στοιχεία καταχωρούνται χρονολογικά σε κενούς χώρους.
Κάθε ολοκληρωμένη λειτουργία πρέπει να υπογράφεται και να τίθεται ημερομηνία από τον αξιωματικό ή τους αξιωματικούς υπηρεσίας. Ο πλοίαρχος του πλοίου πρέπει να προσυπογράφει κάθε συμπληρωμένη σελίδα.

Αναφορικά με πετρελαιοφόρα τα οποία εκτελούν συγκεκριμένα ταξίδια σύμφωνα με τον κανονισμό 2.5 του Παραρτήματος Ι της MARPOL 73/78, η κατάλληλη εγγραφή στο Βιβλίο Πετρελαίου Μέρος ΙΙ πρέπει να επικυρώνεται από την αρμόδια Κρατική αρχή λιμένα*

Το Βιβλίο Πετρελαίου Μέρος ΙΙ περιέχει πολλές αναφορές στην ποσότητα του πετρελαίου. Η περιορισμένη ακρίβεια των συσκευών Μέτρησης δεξαμενών, οι διαφοροποιήσεις της θερμοκρασίας και η προσκόλληση επηρεάζουν την ακρίβεια των μετρήσεων αυτών. Οι εγγραφές στο Βιβλίο Πετρελαίου Μέρος ΙΙ πρέπει να εξετάζονται αναλόγως.

Στην περίπτωση τυχαίας ή άλλης εξαιρετικής απόρριψης πετρελαίου, πρέπει να πραγματοποιείται μία αναφορά στο Βιβλίο Πετρελαίου Μέρος ΙΙ των περιστατικών και των αιτίων για την απόρριψη.
Οποιαδήποτε βλάβη του συστήματος παρακολούθησης και ελέγχου απόρριψης πετρελαίου πρέπει να σημειώνεται στο Βιβλίο Πετρελαίου Μέρος ΙΙ.

Οι εγγραφές στο Βιβλίο Πετρελαίου Μέρος ΙΙ, για Πλοία τα οποία διαθέτουν Πιστοποιητικό Πρόληψης Ρύπανσης από Πετρέλαιο, πρέπει να είναι τουλάχιστον στην Αγγλική, την Γαλλική ή την Ισπανική γλώσσα. Όπου χρησιμοποιούνται επίσης εγγραφές στην επίσημη εθνική γλώσσα του Κράτους, την σημαία του οποίου φέρει το πλοίο, αυτές επικρατούν σε περίπτωση αμφισβητήσεως ή ασυμφωνίας.

Το Βιβλίο Πετρελαίου Μέρος ΙΙ πρέπει να φυλάσσεται σε κατάλληλο μέρος, ώστε να είναι αμέσως διαθέσιμο για επιθεώρηση ανά πάσα στιγμή, και να τηρείται επί του πλοίου, εκτός από την περίπτωση μη επανδρωμένων πλοίων υπό ρυμούλκηση. Το Βιβλίο

---

* *Η πρόταση αυτή πρέπει να εισάγεται μόνο για το Βιβλίο Πετρελαίου ενός πετρελαιοφόρου το οποίο εκτελεί συγκεκριμένα ταξίδια.*

Πετρελαίου Μέρος ΙΙ πρέπει να διατηρείται επί μία περίοδο τριών ετών μετά την πραγματοποίηση της τελευταίας εγγραφής.

Η αρμόδια αρχή της Κυβερνήσεως ενός Μέρους της παρούσας Σύμβασης μπορεί να επιθεωρεί το Βιβλίο Πετρελαίου Μέρος ΙΙ κάθε πλοίου στο οποίο εφαρμόζεται το παρόν Παράρτημα ενώ το πλοίο βρίσκεται σε λιμάνι της ή σε υπεράκτιους τερματικούς και μπορεί να λαμβάνει αντίγραφο κάθε εγγραφής σε αυτό το βιβλίο και μπορεί να απαιτεί από τον πλοίαρχο του πλοίου να επικυρώσει το ακριβές του αντιγράφου αυτής της εγγραφής. Κάθε αντίγραφο που γίνεται έτσι και έχει επικυρωθεί από τον Πλοίαρχο ως ακριβές αντίγραφο μιας εγγραφής στο Βιβλίο Πετρελαίου Μέρος ΙΙ γίνεται αποδεκτό σε κάθε δικαστική διαδικασία σαν απόδειξη των γεγονότων που εκτίθενται στην εγγραφή. Η επιθεώρηση ενός Βιβλίου Πετρελαίου Μέρος ΙΙ και η λήψη του επικυρωθέντος αντιγράφου από την αρμόδια αρχή σύμφωνα με την παρούσα παράγραφο πρέπει να εκτελείται όσον το δυνατό ταχύτερα, χωρίς να προκαλεί στο πλοίο αδικαιολόγητη καθυστέρηση.

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΩΝ ΤΑ ΟΠΟΙΑ ΚΑΤΑΧΩΡΟΥΝΤΑΙ

(A) Φόρτωση φορτίου πετρελαίου

.1 Τόπος φόρτωσης.

.2 Τύπος πετρελαίου το οποίο φορτώθηκε και χαρακτηριστικά της δεξαμενής (δεξαμενών).

.3 Ολική ποσότητα πετρελαίου η οποία φορτώθηκε (αναφέρεται η ποσότητα η οποία προσετέθη, σε m^3 στους 15^oC και το συνολικό περιεχόμενο της δεξαμενής (δεξαμενών)).

(B) Εσωτερική μεταφορά φορτίου πετρελαίου κατά την διάρκεια του ταξιδιού

.4 Χαρακτηριστικά δεξαμενής (δεξαμενών):
.1 από:
.2 προς: (αναφέρατε μεταφερθείσα ποσότητα και συνολική ποσότητα της δεξαμενής (δεξαμενών), σε m^3).

.5 Η δεξαμενή (δεξαμενές) του 4.1 άδειασαν; (Εάν όχι, αναφέρατε την ποσότητα που απόμεινε, σε m^3).

(C) Εκφόρτωση του φορτίου

.6 Τόπος εκφόρτωσης.

.7 Χαρακτηριστικά της δεξαμενής (δεξαμενών) που εκφορτώθηκε(αν).

.8 Η δεξαμενή (δεξαμενές) άδειασε; (Εάν όχι, αναφέρατε την ποσότητα που απόμεινε, σε m^3).

(D) Πλύση με αργό πετρέλαιο (Πετρελαιοφόρα COW μόνο)
(Να συμπληρώνεται για κάθε δεξαμενή που πλύθηκε με αργό πετρέλαιο)

.9 Λιμάνι που έλαβε χώρα η πλύση των δεξαμενών με αργό πετρέλαιο ή το στίγμα του πλοίου αν πραγματοποιήθηκε πλύση μεταξύ δύο λιμανιών

.10 Χαρακτηριστικά δεξαμενής (δεξαμενών) που πλύθηκε(αν).[1]

.11 Αριθμός μηχανών πλύσης που χρησιμοποιήθηκαν.

.12 Ώρα έναρξης της πλύσης

.13 Μέθοδος πλύσης που χρησιμοποιήθηκε.[2]

.14 Πίεση στις σωληνώσεις του συστήματος πλύσης.

.15 Ώρα που η πλύση ολοκληρώθηκε ή σταμάτησε.

.16 Αναφέρεται η μέθοδος με την οποία διαπιστώθηκε ότι η δεξαμενή(δεξαμενές) ήταν στεγνή(ες).

.17 Παρατηρήσεις.[3]

(E) Ερματισμός των δεξαμενών φορτίου

.18 Στίγμα του πλοίου κατά την έναρξη και την λήξη του ερματισμού.

.19 Διαδικασία ερματισμού:

.1 χαρακτηριστικά της ερματιζόμενης δεξαμενής (δεξαμενών).

.2 ώρα έναρξης και λήξης, και

.3 ποσότητα ληφθέντος έρματος. Προσδιορίστε την συνολική

---

[1] Όταν μια μεμονωμένη δεξαμενή έχει περισσότερες μηχανές από εκείνες οι οποίες μπορούν να λειτουργούν ταυτόχρονα, όπως περιγράφονται στο Εγχειρίδιο Λειτουργιών και εξοπλισμού, τότε ο τομέας ο οποίος υφίσταται έκπλυση με αργό πετρέλαιο πρέπει να προσδιορίζεται, π.χ. Νο 2 κέντρο, πρωραίος τομέας.

[2] Σύμφωνα με το Εγχειρίδιο Λειτουργιών και Εξοπλισμού, εισάγετε εάν χρησιμοποιήθηκε μέθοδος ενός σταδίου ή πολλαπλών σταδίων. Εάν χρησιμοποιήθηκε μέθοδος πολλαπλών σταδίων, δώσατε το κάθετο τόξο το οποίο καλύπτεται από μηχανές και των αριθμό των φορών που το τόξο καλύπτεται για αυτό το συγκεκριμένο στάδιο του προγράμματος.

[3] Εάν τα προγράμματα τα οποία δίδονται στο Εγχειρίδιο Λειτουργιών και Εξοπλισμού δεν ακολουθούνται, τότε οι λόγοι πρέπει να δίνονται κάτω από τις Παρατηρήσεις.

ποσότητα έρματος για κάθε δεξαμενή που εμπλέκεται στην λειτουργία, σε m^3.

(F) Ερματισμός δεξαμενών αποκλειστικά καθαρού έρματος (πετρελαιοφόρα CBT μόνο)

.20 Χαρακτηριστικά ερματιζόμενης δεξαμενής (δεξαμενών).

.21 Στίγμα του πλοίου όταν το νερό προτιθέμενο για πλήρωση, ή έρμα από λιμένα ελήφθη στην δεξαμενή (δεξαμενές) αποκλειστικά καθαρού έρματος.

.22 Στίγμα του πλοίου όταν η αντλία (αντλίες) και οι γραμμές πληρώθηκαν στην δεξαμενή καταλοίπων.

.23 Ποσότητα του νερού που περιέχει πετρέλαιο, η οποία μετά την πλήρωση των γραμμών, μεταφέρεται στην δεξαμενή (δεξαμενές) καταλοίπων ή την δεξαμενή (δεξαμενές) φορτίου, στην οποία κατάλοιπα προσωρινά αποθηκεύονται (προσδιορίστε την δεξαμενή(ές)).

Δηλώστε την συνολική ποσότητα σε m^3.

.24 Στίγμα του πλοίου όταν πρόσθετο έρμα ληφθεί σε δεξαμενή (δεξαμενές) αποκλειστικά καθαρού έρματος.

.25 Ώρα και στίγμα του πλοίου όπου κλείστηκαν τα επιστόμια απομόνωσης των δεξαμενών αποκλειστικά καθαρού έρματος από το δίκτυο φορτίου και αποστράγγισης.

.26 Ποσότητα καθαρού έρματος που παρελήφθη επί του πλοίου, σε m^3.

(G) Καθαρισμός δεξαμενών φορτίου

.27 Χαρακτηριστικά δεξαμενής (δεξαμενών) που καθαρίσθηκε(αν).

.28 Λιμένας ή στίγμα του πλοίου.

.29 Διάρκεια καθαρισμού.

.30 Μέθοδος καθαρισμού.[4]

.31 Τα εκπλύματα των δεξαμενών μεταφέρθηκαν σε:

---

[4] *Χειρονακτική πλύση, πλύση με μηχανή και/ή χημικός καθαρισμός. Όπου ο καθαρισμός είναι χημικός, τα σχετικά χημικά και οι ποσότητες που χρησιμοποιήθηκαν πρέπει να αναφέρονται*

.1 ευκολίες υποδοχής (αναφέρατε λιμένα και ποσότητα σε m^3)[5], και

.2 δεξαμενή (νές) καταλοίπων ή δεξαμενή (νές) φορτίου καθορισμένη ως δεξαμενή (νές) καταλοίπων (προσδιορίστε δεξαμενή(νές).

Αναφέρατε την ποσότητα που μεταφέρθηκε και την συνολική ποσότητα σε m^3).

(Η) Απόρριψη ακάθαρτου έρματος

.32 Χαρακτηριστικά δεξαμενής (δεξαμενών)

.33 Ώρα και στίγμα του πλοίου κατά την έναρξη της απόρριψης στην θάλασσα.

.34 Ώρα και στίγμα του πλοίου κατά την ολοκλήρωση της απόρριψης στην θάλασσα.

.35 Ποσότητα που απορρίφθηκε στην θάλασσα, σε m^3.

.36 Ταχύτητα (ταχύτητες) του πλοίου κατά την διάρκεια της απόρριψης.

.37 Το σύστημα παρακολούθησης και ελέγχου απόρριψης λειτουργούσε κατά την διάρκεια της απόρριψης;

.38 Υπήρχε τακτικός έλεγχος στα απόβλητα και την επιφάνεια του νερού στην περιοχή της απόρριψης;

.39 Ποσότητα νερού που περιείχε πετρέλαιο το οποίο μεταφέρθηκε σε δεξαμενή(δεξαμενές) καταλοίπων (προσδιορίστε την δεξαμενή (δεξαμενές) καταλοίπων. Αναφέρατε την συνολική ποσότητα, σε m^3.

.40 Εκφορτώθηκε σε ευκολίες υποδοχής ξηράς (προσδιορίστε λιμένα και σχετική ποσότητα, σε m^3).[5]

(Ι) Απόρριψη νερού στην θάλασσα από δεξαμενές καταλοίπων

.41 Χαρακτηριστικά δεξαμενών καταλοίπων.

---

[5] *Οι πλοίαρχοι των πλοίων πρέπει να αποκτούν από τους χειριστές των ευκολιών υποδοχής, που περιλαμβάνουν φορτηγίδες και βυτιοφόρα, μία απόδειξη ή πιστοποιητικό το οποίο αναφέρει λεπτομερώς την ποσότητα των εκπλυμάτων των δεξαμενών, ακάθαρτου έρματος, καταλοίπων ή πετρελαιοειδών μιγμάτων, τα οποία μεταφέρθηκαν, μαζί με τον χρόνο και την ημερομηνία της μεταφοράς. Η απόδειξη ή το πιστοποιητικό, εάν επισυναφθεί στο Βιβλίο Πετρελαίου Μέρος ΙΙ, μπορεί να βοηθήσει τον πλοίαρχο του πλοίου στο να αποδείξει ότι το πλοίο του δεν έχει εμπλακεί σε ένα φερόμενο συμβάν ρύπανσης. Η απόδειξη ή το πιστοποιητικό πρέπει να τηρούνται μαζί με το Βιβλίο Πετρελαίου Μέρος ΙΙ.*

.42 Χρόνος κατακάθισης από την τελευταία είσοδο καταλοίπων, ή

.43 Χρόνος κατακάθισης από την τελευταία απόρριψη.

.44 Ώρα και στίγμα του πλοίου κατά την έναρξη της απόρριψης στην θάλασσα.

.45 Κενός χώρος της δεξαμενης κατά την έναρξη της απόρριψης.

.46 Θέση της διαχωριστικής επιφάνειας πετρελαίου / νερού κατά την έναρξη της απόρριψης.

.47 Χύμα ποσότητα που απορρίφθηκε ,σε m^3 και ρυθμός απόρριψης, σε m^3/ώρα.

.48 Τελική ποσότητα που απορρίφθηκε, σε m^3 και ρυθμός απόρριψης, σε m^3/ώρα.

.49 Ώρα και στίγμα του πλοίου κατά την ολοκλήρωση της απόρριψης.

.50 Το σύστημα παρακολούθησης και ελέγχου απόρριψης λειτουργούσε κατά την διάρκεια της απόρριψης;

.51 Θέση της διαχωριστικής επιφανείας πετρελαίου / νερού κατά την ολοκλήρωση της απόρριψης, σε μέτρα.

.52 Ταχύτητα (ταχύτητες) του πλοίου κατά την διάρκεια της απόρριψης.

.53 Υπήρχε τακτικός έλεγχος στην εκροή και την επιφάνεια του νερού στην περιοχή της απόρριψης;

.54 Βεβαιώστε ότι όλες οι κατάλληλες βαλβίδες στο σύστημα σωληνώσεων του πλοίου έχουν κλείσει κατά την ολοκλήρωση της απόρριψης από τις δεξαμενές καταλοίπων.

(J) Διάθεση καταλοίπων και πετρελαιοειδών μιγμάτων τα οποία δεν αντιμετωπίζονται με άλλο τρόπο

.55 Χαρακτηριστικά δεξαμενών.

.56 Διατιθέμενη ποσότητα από κάθε δεξαμενή (Αναφέρατε την Ποσότητα που παρέμεινε, σε m^3).

.57 Μέθοδος διάθεσης:
.1 σε ευκολίες υποδοχής (προσδιορίστε λιμένα και

εμπλεκόμενη ποσότητα)[5]

.2 ανάμιξη με φορτίο (αναφέρατε ποσότητα).

.3 μεταφορά σε (μια) άλλη δεξαμενή (δεξαμενές) (προσδιορίστε την δεξαμενή(ές) αυτή(ές). Αναφέρατε την ποσότητα που μεταφέρθηκε και την συνολική ποσότητα στην δεξαμενή (δεξαμενές), σε m^3), και

.4 άλλη μέθοδος (αναφέρατε ποιά). Αναφέρατε την ποσότητα που διατέθηκε, σε m^3.

(K) Απόρριψη καθαρού έρματος το οποίο περιέχεται σε δεξαμενές φορτίου

.58 Στίγμα του πλοίου κατά την έναρξη απόρριψης του καθαρού έρματος.

.59 Χαρακτηριστικά δεξαμενής (δεξαμενών) η οποία απορρίπτεται.

.60 Ήταν η δεξαμενή (δεξαμενές) κενή(ές) με την ολοκλήρωση της απόρριψης;

.61 Στίγμα του πλοίου κατά την ολοκλήρωση, εάν διαφέρει από το 58.

.62 Υπήρχε τακτικός έλεγχος στην εκροή και την επιφάνεια του νερού στην περιοχή της απόρριψης;

(L) Απόρριψη έρματος από δεξαμενές αποκλειστικά καθαρού έρματος (πετρελαιοφόρα CBT μόνο)

.63 Χαρακτηριστικά δεξαμενής (δεξαμενών) η οποία απορρίφθηκε.

.64 Ώρα και στίγμα του πλοίου κατά την έναρξη απόρριψης του καθαρού έρματος στην θάλασσα

.65 Ώρα και στίγμα του πλοίου κατά την ολοκλήρωση απόρριψης του καθαρού έρματος στην θάλασσα

.66 Ποσότητα που απορρίφθηκε, σε m^3:

.1 στην θάλασσα, ή

---

5 *Οι πλοίαρχοι των πλοίων πρέπει να αποκτούν από τους χειριστές των ευκολιών υποδοχής, που περιλαμβάνουν φορτηγίδες και βυτιοφόρα, μία απόδειξη ή πιστοποιητικό το οποίο να αναφέρει λεπτομερώς την ποσότητα των εκπλυμάτων των δεξαμενών, ακάθαρτου έρματος, καταλοίπων ή πετρελαιοειδών μιγμάτων, τα οποία μεταφέρθηκαν, μαζί με τον χρόνο και την ημερομηνία της μεταφοράς. Η απόδειξη ή το πιστοποιητικό, εάν επισυναφθεί στο Βιβλίο Πετρελαίου Μέρος ΙΙ, μπορεί να βοηθήσει τον πλοίαρχο του πλοίου στο να αποδείξει ότι το πλοίο του δεν έχει εμπλακεί σε ένα φερόμενο συμβάν ρύπανσης. Η απόδειξη ή το πιστοποιητικό πρέπει να τηρούνται μαζί με το Βιβλίο Πετρελαίου Μέρος ΙΙ.*

6

.2 σε ευκολίες υποδοχής (προσδιορίστε λιμένα)[5]

.67 Υπήρχε οποιαδήποτε ένδειξη ύπαρξης πετρελαίου στο έρμα πριν ή κατά την διάρκεια της απόρριψης στην θάλασσα;

.68 Υπήρχε έλεγχος της απόρριψης από μετρητή περιεκτικότητας πετρελαίου;

.69 Ώρα και στίγμα του πλοίου που τελείωσε ο ερματισμός και κλείστηκαν τα επιστόμια απομόνωσης των δεξαμενών αποκλειστικά καθαρού έρματος από το δίκτυο φορτίου και αποστράγγισης έκλεισαν κατά την διάρκεια της αφαίρεσης του έρματος.

(Μ) Κατάσταση του συστήματος παρακολούθησης και ελέγχου απόρριψης πετρελαίου

.70 Ώρα βλάβης του συστήματος.

.71 Ώρα που αποκαταστάθηκε η βλάβη του συστήματος

.72 Λόγοι για την βλάβη

(Ν) Τυχαίες ή άλλες εξαιρετικές απορρίψεις πετρελαίου

.73 Ώρα συμβάντος.

.74 Λιμένας ή στίγμα του πλοίου κατά την ώρα του συμβάντος.

.75 Κατά προσέγγιση ποσότητα, σε m^3, και τύπος πετρελαίου.

.76 Περιστάσεις της απόρριψης ή διαρροής, οι λόγοι αυτών και γενικές παρατηρήσεις.

(Ο) Επιπρόσθετες λειτουργικές διαδικασίες και γενικές παρατηρήσεις

ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΦΟΡΑ ΤΑ ΟΠΟΙΑ ΕΚΤΕΛΟΥΝ ΣΥΓΚΕΚΡΙΜΕΝΑ ΤΑΞΙΔΙΑ

(Ρ) Ερματισμός

.77 Χαρακτηριστικά της δεξαμενής (δεξαμενών) που ερματίστηκαν.

.78 Στίγμα του πλοίου όταν ερματίζεται.

---

[5] *Οι πλοίαρχοι των πλοίων πρέπει να αποκτούν από τους χειριστές των ευκολιών υποδοχής, που περιλαμβάνουν φορτηγίδες και βυτιοφόρα, μία απόδειξη ή πιστοποιητικό το οποίο να αναφέρει λεπτομερώς την ποσότητα των εκπλυμάτων των δεξαμενών, ακάθαρτου έρματος, καταλοίπων ή πετρελαιοειδών μιγμάτων τα οποία μεταφέρθηκαν, μαζί με τον χρόνο και την ημερομηνία της μεταφοράς. Η απόδειξη ή το πιστοποιητικό, εάν επισυναφθεί στο Βιβλίο Πετρελαίου Μέρος ΙΙ, μπορεί να βοηθήσει τον πλοίαρχο του πλοίου στο να αποδείξει ότι το πλοίο του δεν έχει εμπλακεί σε ένα φερόμενο συμβάν ρύπανσης. Η απόδειξη ή το πιστοποιητικό πρέπει να τηρούνται μαζί με το Βιβλίο Πετρελαίου Μέρος ΙΙ.*

.79 Συνολική ποσότητα έρματος που τοποθετήθηκε σε κυβικά μέτρα.

.80 Παρατηρήσεις

(Q) Αλλαγή διάταξης ερματισμού του πλοίου

.81 Λόγος της αλλαγή διάταξης ερματισμού.

(R) Έρμα που παραδόθηκε σε ευκολίες υποδοχής

.82 Λιμένας (λιμένες) όπου το έρμα παραδόθηκε.

.83 Όνομα ή προσδιορισμός της ευκολίας υποδοχής.

.84 Συνολική ποσότητα έρματος, σε κυβικά μέτρα η οποία παραδόθηκε.

.85 Ημερομηνία, υπογραφή και σφραγίδα του οργάνου της λιμενικής αρχής.

Όνομα του πλοίου ....

Διεθνές Διακριτικό Σήμα ....

ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΕΣ ΦΟΡΤΙΟΥ/ ΕΡΜΑΤΟΣ (ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΦΟΡΑ)

Ημερομηνία	**Κωδικός** (γράμμα)	**Λειτουργία** (αριθμός)	**Εγγραφή λειτουργιών / υπογραφή αξιωματικού υπηρεσίας**

Υπογραφή πλοιάρχου ....

ΑΠΟΦΑΣΗ MEPC.118(52)

που υιοθετήθηκε στις 15 Οκτωβρίου 2004

ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΙΣ ΤΟΥ ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΟΣ ΤΟΥ ΠΡΩΤΟΚΟΛΛΟΥ ΤΟΥ 1978 ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΗΝ ΔΙΕΘΝΗ ΣΥΜΒΑΣΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΡΟΛΗΨΗ ΤΗΣ ΡΥΠΑΝΣΗΣ ΑΠΟ ΠΛΟΙΑ ΤΟΥ 1973
(Αναθεωρημένο Παράρτημα ΙΙ της Σύμβασης MARPOL 73/78)

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ,

ΥΠΕΝΘΥΜΙΖΟΝΤΑΣ το Άρθρο 38(α) της Σύμβασης περί Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού που αφορά τα καθήκοντα της Επιτροπής Προστασίας Θαλάσσιου Περιβάλλοντος (της Επιτροπής), τα οποία της αναθέτουν διεθνείς συμβάσεις για την πρόληψη και τον έλεγχο της θαλάσσιας ρύπανσης,

ΣΗΜΕΙΩΝΟΝΤΑΣ το Άρθρο 16 της Διεθνούς Σύμβασης για την Πρόληψη της Ρύπανσης από Πλοία του 1973 (που εφεξής καλείται η 'Σύμβαση του 1973') και το Άρθρο VI του Πρωτοκόλλου του 1978 που αφορά την Διεθνή Σύμβαση για την Πρόληψη της Ρύπανσης από Πλοία του 1973 (που εφεξής καλείται το 'Πρωτόκολλο του 1978'), που μαζί προσδιορίζουν την διαδικασία τροποποίησης του Πρωτοκόλλου του 1978 και αναθέτουν στον κατάλληλο φορέα του Οργανισμού το καθήκον της εξέτασης και υιοθέτησης τροποποιήσεων της Σύμβασης του 1973, όπως έχει τροποποιηθεί από το Πρωτόκολλο του 1978 (της MARPOL 73/78),

ΕΧΟΝΤΑΣ ΕΞΕΤΑΣΕΙ το κείμενο του αναθεωρημένου Παραρτήματος ΙΙ της MARPOL 73/78,

1. ΥΙΟΘΕΤΕΙ, σύμφωνα με το Άρθρο 16(2)(β), (γ) και (δ) της Σύμβασης του 1973, το αναθεωρημένο Παράρτημα ΙΙ της MARPOL 73/78, το κείμενο του οποίου παρατίθεται στο παράρτημα της παρούσας απόφασης,

2. ΑΠΟΦΑΣΙΖΕΙ, σύμφωνα με το Άρθρο 16(2)(στ)(iii) της Σύμβασης του 1973 ότι το αναθεωρημένο Παράρτημα ΙΙ της MARPOL 73/78 θεωρείται ότι έγινε αποδεκτό την 1 Ιουλίου 2006, εκτός εάν, πριν από αυτήν την ημερομηνία, τουλάχιστον ένα τρίτο των Μερών ή Μέρη των οποίων οι συνδυασμένοι εμπορικοί στόλοι συνιστούν τουλάχιστον 50 τοις εκατό της μικτής χωρητικότητας του παγκόσμιου εμπορικού στόλου, έχουν κοινοποιήσει στον Οργανισμό την ένστασή τους στις τροποποιήσεις,

3. ΚΑΛΕΙ τα Μέρη να σημειώσουν ότι, σύμφωνα με το Άρθρο 16(2)(ζ)(ii) της Σύμβασης του 1973, το αναθεωρημένο Παράρτημα ΙΙ της MARPOL 73/78 τεθεί σε ισχύ την 1 Ιανουαρίου 2007, μετά την αποδοχή του σύμφωνα με την παράγραφο 2 ανωτέρω,

4. ΖΗΤΑ από τον Γενικό Γραμματέα, σύμφωνα με το Άρθρο 16(2)(ε) της Σύμβασης του 1973, να διαβιβάσει σε όλα τα Μέρη της MARPOL 73/78 επικυρωμένα αντίγραφα της

παρούσας απόφασης και του κειμένου του αναθεωρημένου Παραρτήματος ΙΙ της MARPOL 73/78 που περιλαμβάνεται στο παράρτημα, και

5. ΖΗΤΑ ΠΕΡΑΙΤΕΡΩ από τον Γενικό Γραμματέα να διαβιβάσει αντίγραφα της τρέχουσας απόφασης και του παραρτήματός της στα Μέλη του Οργανισμού που δεν είναι Μέρη της MARPOL 73/78.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1 – ΓΕΝΙΚΑ

Κανονισμός 1
Ορισμοί

Για τους σκοπούς του παρόντος Παραρτήματος:

1 *Επετειακή ημερομηνία* εννοούμε την ημέρα και τον μήνα κάθε έτους που ανταποκρίνεται στην ημερομηνία λήξης του Διεθνούς Πιστοποιητικού Πρόληψης Ρύπανσης από την Μεταφορά Επιβλαβών Υγρών Ουσιών Χύδην.

2 *Σχετικές σωληνώσεις* εννοούμε ο αγωγός από το σημείο αναρρόφησης σε ένα δεξαμενόπλοιο μεταφοράς φορτίων έως την σύνδεση στην ακτή που χρησιμοποιείται για την εκφόρτωση του φορτίου και ο όρος περιλαμβάνει το σύνολο των σωληνώσεων, αντλιών και φίλτρων του πλοίου που βρίσκονται σε ανοιχτή σύνδεση με τον αγωγό εκφόρτωσης του φορτίου.

3 *Έρμα*

Καθαρό έρμα εννοούμε το έρμα που μεταφέρει δεξαμενόπλοιο το οποίο, από την τελευταία φορά που χρησιμοποιήθηκε για τη μεταφορά φορτίου που περιελάμβανε μία ουσία της Κατηγορίας Χ, Υ ή Ζ καθαρίστηκε ενδελεχώς ενώ τα κατάλοιπα που προέκυψαν έχουν απορριφθεί και η δεξαμενή έχει κενωθεί σύμφωνα με τις κατάλληλες απαιτήσεις του παρόντος Παραρτήματος.

Διαχωρισμένο έρμα εννοούμε το έρμα που εισάγεται σε μία δεξαμενή η οποία έχει μόνιμο προορισμό τη μεταφορά έρματος ή φορτίων άλλων από πετρέλαιο ή Επιβλαβείς Υγρές Ουσίες, όπως οι όροι αυτοί ορίζονται με διάφορους τρόπους στα Παραρτήματα της παρούσας Σύμβασης, και το οποίο είναι εντελώς διαχωρισμένο από το φορτίο και το σύστημα καύσιμου πετρελαίου.

4 *Κώδικες Χημικών*

Κώδικας Χημικών Χύδην νοείται ο Κώδικας για την Κατασκευή και τον Εξοπλισμό Πλοίων που μεταφέρουν Επικίνδυνα Χημικά Χύδην, που έχει υιοθετηθεί από την Επιτροπή Προστασίας Θαλάσσιου Περιβάλλοντος του Οργανισμού δυνάμει της απόφασης MEPC.20(22), όπως τροποποιείται από τον Οργανισμό, με την προϋπόθεση ότι αυτές οι τροποποιήσεις υιοθετούνται και τίθενται σε ισχύ σύμφωνα με τις διατάξεις του Άρθρου 16 της παρούσας Σύμβασης που αφορά τις διαδικασίες τροποποίησης που

έχουν εφαρμογή σε προσάρτημα Παραρτήματος.

Διεθνής Κώδικας Χημικών Χύδην νοείται ο Διεθνής Κώδικας για την Κατασκευή και τον Εξοπλισμό Πλοίων που μεταφέρουν Επικίνδυνα Χημικά Χύδην, που έχει υιοθετηθεί από την Επιτροπή Προστασίας Θαλάσσιου Περιβάλλοντος του Οργανισμού δυνάμει της απόφασης MEPC.19(22), όπως τροποποιείται από τον Οργανισμό, με την προϋπόθεση ότι αυτές οι τροποποιήσεις υιοθετούνται και τίθενται σε ισχύ σύμφωνα με τις διατάξεις του Άρθρου 16 της παρούσας Σύμβασης που αφορά τις διαδικασίες τροποποίησης που έχουν εφαρμογή σε προσάρτημα Παραρτήματος.

5 *Βάθος υδάτων* εννοούμε το χαρτογραφημένο βάθος.

6 Ο όρος *σε πορεία* σημαίνει ότι το πλοίο βρίσκεται καθ'οδόν στην θάλασσα ακολουθώντας πορεία ή πορείες, συμπεριλαμβανομένης παράκαμψης από την συντομότερη απευθείας πορεία, που στον βαθμό που αυτό είναι εφαρμόσιμο για ναυτιλιακούς σκοπούς, πρόκειται να προκαλέσει ή να προκαλέσουν την εξάπλωση τυχόν απόρριψης στην μεγαλύτερη εύλογα και εφαρμόσιμα αναμενόμενη θαλάσσια περιοχή.

7 *Υγρές ουσίες* εννοούμε εκείνες που έχουν πίεση ατμού που δεν ξεπερνά την απόλυτη τιμή των 0,28 MPa σε θερμοκρασία 37,8^{o}C.

8 *Εγχειρίδιο* εννοούμε το Εγχειρίδιο Διαδικασιών και Διατάξεων σύμφωνα με το υπόδειγμα που παρέχεται στο προσάρτημα 6 του παρόντος Παραρτήματος.

9 *Πλησιέστερη ξηρά*. Ο όρος 'από την πλησιέστερη ξηρά' νοείται ότι σημαίνει από την γραμμή αναφοράς από την οποία καθορίζονται τα συγκεκριμένα χωρικά ύδατα σύμφωνα με το διεθνές δίκαιο, με την εξαίρεση ότι, για τους σκοπούς της παρούσας Σύμβασης ο όρος 'από την πλησιέστερη ξηρά' έξω από την βορειοανατολική ακτή της Αυστραλίας νοείται ότι σημαίνει από την γραμμή που χαράσσεται από ένα σημείο στην ακτή της Αυστραλίας με:

γεωγραφικό πλάτος 11^{o}00'Νότιο, γεωγραφικό μήκος 142^{o}08'Ανατολικο
σε ένα σημείο γεωγραφικού πλάτους 10^{o}35'Νότιο, γεωγραφικού μήκους 141^{o}55'Ανατολικο, εκείθεν σε ένα σημείο γεωγραφικού πλάτους 10^{o}00'Νότιο, γεωγραφικού μήκους 142^{o}00' Ανατολικό, εκείθεν σε ένα σημείο γεωγραφικού πλάτους 9^{o}10'Νότιο, γεωγραφικού μήκους 143^{o}52' Ανατολικό, εκείθεν σε ένα σημείο γεωγραφικού πλάτους 9^{o}00'Νότιο, γεωγραφικού μήκους 144^{o}30' Ανατολικό εκείθεν σε ένα σημείο γεωγραφικού πλάτους 10^{o}41'Νότιο, γεωγραφικού μήκους 145^{o}00' Ανατολικό, εκείθεν σε ένα σημείο γεωγραφικού πλάτους 13^{o}00'Νότιο, γεωγραφικού μήκους 145^{o}00' Ανατολικό, εκείθεν σε ένα σημείο γεωγραφικού πλάτους 15^{o}00'Νότιο, γεωγραφικού μήκους 146^{o}00' Ανατολικό, εκείθεν σε ένα σημείο γεωγραφικού πλάτους 17^{o}30'Νότιο, γεωγραφικού μήκους 147^{o}00' Ανατολικό, εκείθεν σε ένα σημείο γεωγραφικού πλάτους 21^{o}00'Νότιο, γεωγραφικού μήκους 152^{o}55' Ανατολικό, εκείθεν σε ένα σημείο γεωγραφικού πλάτους 24^{o}30'Νότιο, γεωγραφικού μήκους 154^{o}00' Ανατολικό, εκείθεν σε ένα

σημείο στην ακτή της Αυστραλίας γεωγραφικού πλάτους 24^{o}42'Νότιο, γεωγραφικού μήκους 153^{o}15' Ανατολικό.

10 *Επιβλαβής Υγρή Ουσία* εννοούμε κάθε ουσία που αναφέρεται στην στήλη Κατηγορίας Ρύπανσης του κεφαλαίου 17 ή 18 του Κώδικα Χημικών Χύδην ή που εκτιμάται προσωρινά σύμφωνα με τις διατάξεις του Κανονισμού 6.3 ότι εμπίπτει στην Κατηγορία Χ, Υ ή Ζ.

11 Ο όρος *PPM* νοείται ότι σημαίνει ml/m^3.

12 Κ*ατάλοιπο* εννοούμε κάθε επιβλαβής υγρή ουσία που απομένει προς διάθεση.

13 Μ*ίγμα καταλοίπου/ύδατος* εννοούμε το κατάλοιπο στο οποίο έχει προστεθεί νερό για οποιονδήποτε σκοπό (π.χ. καθαρισμός δεξαμενής, ερματισμός, ακάθαρτα κατάλοιπα υδροσυλλέκτη).

14 *Κατασκευή Πλοίου*

14.1 Κ*ατασκευασμένο πλοίο* εννοούμε ένα πλοίο του οποίου τοποθετείται η τρόπιδα ή το οποίο βρίσκεται σε παρόμοιο στάδιο κατασκευής. Ένα πλοίο που μετασκευάζεται σε δεξαμενόπλοιο χημικών, ανεξαρτήτως της ημερομηνίας κατασκευής, πρέπει να αντιμετωπίζεται ως δεξαμενόπλοιο χημικών κατασκευασμένο την ημερομηνία της έναρξης αυτής της μετασκευής.
Η παρούσα διάταξη περί μετασκευής δεν έχει εφαρμογή στην μετασκευή ενός πλοίου, η οποία συμμορφώνεται με όλους τους ακόλουθους όρους:

.1 το πλοίο είναι κατασκευασμένο πριν από την 1 Ιουλίου 1986, και
.2 πιστοποιείται, σύμφωνα με τον Κώδικα Χημικών Χύδην, ότι το πλοίο μεταφέρει μόνον εκείνα τα προϊόντα που χαρακτηρίζονται από τον Κώδικα ως ουσίες με κινδύνους ρύπανσης μόνον.

14.2 Ως *παρόμοιο στάδιο κατασκευής* νοείται το στάδιο κατά το οποίο:

.1 ξεκινά κατασκευή που μπορεί να ταυτιστεί με ένα συγκεκριμένο πλοίο, και

.2 έχει ξεκινήσει συναρμολόγηση αυτού του πλοίου αποτελούμενη από το μικρότερο μεταξύ τουλάχιστον 50 τόνων ή του ενός τοις εκατό της υπολογιζόμενης μάζας του συνόλου του δομικού υλικού.

15 Στερεοποιούμενες/μη στερεοποιούμενες

15.1 Ως *στερεοποιούμενη ουσία* νοείται μία επιβλαβής υγρή ουσία που:

.1 στην περίπτωση μίας ουσίας με σημείο τήξεως κάτω των 15^{o}C, κατά τον χρόνο της εκφόρτωσης βρίσκεται σε θερμοκρασία κάτω των 5^{o}C πάνω από το σημείο τήξεώς του, ή

.2 στην περίπτωση ουσιών με σημείο τήξεως ίσο ή μεγαλύτερο από τους 15^{o}C, κατά τον χρόνο της εκφόρτωσης βρίσκεται σε θερμοκρασία μικρότερη των 10^{o}C πάνω από το σημείο τήξεώς του.

15.2 Ως *μη στερεοποιούμενη ουσία* νοείται μία επιβλαβής υγρή ουσία, που δεν είναι στερεοποιούμενη ουσία.

16 Δεξαμενόπλοιο

.1 Ως *δεξαμενόπλοιο χημικών* νοείται ένα πλοίο που κατασκευάστηκε ή προσαρμόστηκε για να μεταφέρει χύδην οποιοδήποτε από τα υγρά προϊόντα που αναγράφονται στο κεφάλαιο 17 του Διεθνούς Κώδικα Χημικών Χύδην,

.2 Ως *δεξαμενόπλοιο NLS* νοείται ένα πλοίο που κατασκευάστηκε ή προσαρμόστηκε για να μεταφέρει φορτίο Επιβλαβών Υγρών Ουσιών χύδην, συμπεριλαμβανομένου ενός ‘πετρελαιοφόρου’ όπως ορίζεται στο Παράρτημα I της παρούσας Σύμβαση, όταν πιστοποιείται ότι μεταφέρει φορτίο ή μερικό φορτίο Επιβλαβών Υγρών Ουσιών χύδην.

17 *Ιξώδες*

.1 Ως *Ουσία Υψηλού Ιξώδους* νοείται μία επιβλαβής υγρή ουσία της Κατηγορίας X ή Y με ιξώδες ίσο ή μεγαλύτερο από 50 mPa.s στη θερμοκρασία εκφόρτωσης.

.2 Ως *Ουσία Χαμηλού Ιξώδους* νοείται μία επιβλαβής υγρή ουσία που δεν είναι Ουσία Υψηλού Ιξώδους.

Κανονισμός 2
Εφαρμογή

1. Με την εξαίρεση διαφορετικής ρητής πρόβλεψης, οι διατάξεις του παρόντος Παραρτήματος έχουν εφαρμογή σε όλα τα πλοία που πιστοποιούνται για τη μεταφορά Επιβλαβών Υγρών Ουσιών χύδην.

2. Στις περιπτώσεις που φορτίο υποκείμενο στις διατάξεις του Παραρτήματος I της παρούσας Σύμβασης μεταφέρεται σε χώρο φορτίο ενός δεξαμενόπλοιου NLS, έχουν επίσης εφαρμογή οι κατάλληλες απαιτήσεις του Παραρτήματος I της παρούσας Σύμβασης.

Κανονισμός 3
Εξαιρέσεις

1. Οι απαιτήσεις απόρριψης του παρόντος Παραρτήματος δεν έχουν εφαρμογή

στην απόρριψη στην θάλασσα Επιβλαβών Υγρών Ουσιών ή μιγμάτων που περιλαμβάνουν τέτοιες ουσίες όταν η απόρριψη αυτή:

.1 είναι απαραίτητη για τον σκοπό της εξασφάλισης της ασφάλειας ενός πλοίου ή της διάσωσης ζωής στην θάλασσα, ή

.2 είναι απόρροια ζημίας στο πλοίο ή τον εξοπλισμό του:

.1 με την προϋπόθεση ότι μετά την εμφάνιση της ζημίας ή την ανακάλυψη της απόρριψης ελήφθησαν όλες οι εύλογες προφυλάξεις για τον σκοπό της πρόληψης ή ελαχιστοποίησης της απόρριψης, και

.2 με την εξαίρεση των περιπτώσεων όπου ο πλοιοκτήτης ή ο πλοίαρχος ενέργησαν είτε με πρόθεση να προκαλέσουν ζημία είτε απερίσκεπτα και γνωρίζοντας ότι κατά πάσα πιθανότητα απέρρεε ζημία, ή

.3 έχει εγκριθεί από την Αρχή, όταν χρησιμοποιείται για τον σκοπό της καταπολέμησης συγκεκριμένων περιστατικών ρύπανσης προκειμένου να ελαχιστοποιηθεί η ζημία από την ρύπανση. Κάθε τέτοια απόρριψη υπόκειται στην έγκριση τυχόν Κυβέρνησης στην δικαιοδοσία της οποίας σκοπεύεται να λάβει χώρα η απόρριψη.

Κανονισμός 4
Απαλλαγές

1 Σε σχέση με τις τροποποιήσεις των απαιτήσεων μεταφοράς εξαιτίας της αναβάθμισης της ταξινόμησης μίας ουσίας, τα ακόλουθα έχουν εφαρμογή:

.1 στις περιπτώσεις που μία τροποποίηση του παρόντος Παραρτήματος και του Διεθνούς Κώδικα Χημικών Χύδην και του Κώδικα Χημικών Χύδην συνεπάγεται αλλαγές στην δομή ή τον εξοπλισμό και την εξάρτηση εξαιτίας της αναβάθμισης των απαιτήσεων που αφορούν τη μεταφορά συγκεκριμένων ουσιών, η Αρχή μπορεί να μετατρέπει ή να καθυστερεί για μία προσδιοριζόμενη περίοδο την εφαρμογή μίας τέτοιας τροποποίησης σε πλοία κατασκευασμένα πριν από την ημερομηνία της έναρξης ισχύος αυτής της τροποποίησης, εάν η άμεση εφαρμογή της συγκεκριμένης τροποποίησης θεωρείται μη εύλογη ή ανέφικτη. Μία τέτοια χαλάρωση προσδιορίζεται αναφορικά με κάθε ουσία,

.2 Η Αρχή που επιτρέπει την χαλάρωση στην εφαρμογή μίας τροποποίησης δυνάμει της παρούσας παραγράφου πρέπει να υποβάλλει στον Οργανισμό μία έκθεση όπου να παρουσιάζει τα στοιχεία του ενδιαφερόμενου πλοίου ή πλοίων, τα φορτία που έχει ή έχουν πιστοποιηθεί να μεταφέρουν, την εμπορική δραστηριότητα στην οποία χρησιμοποιείται κάθε πλοίο και την αιτιολόγηση της χαλάρωσης, προς κυκλοφόρηση στα Μέρη της Σύμβασης

για την ενημέρωσή τους και για τις δέουσες ενέργειες, εάν υπάρξουν, και πρέπει να αποτυπώνει την απαλλαγή στο Πιστοποιητικό, όπως αναφέρεται στον Κανονισμό 7 ή στον Κανονισμό 9 του παρόντος Παραρτήματος,

.3 Ανεξαρτήτως των ανωτέρω, μία Αρχή μπορεί να απαλλάσσει πλοία από τις απαιτήσεις μεταφοράς δυνάμει του Κανονισμού 11 για πλοία που έχουν πιστοποιηθεί για τη μεταφορά ατομικά προσδιοριζόμενων φυτικών ελαίων, τα οποία προσδιορίζονται στην σχετική υποσημείωση του κεφαλαίου 17 του Διεθνούς Κώδικα Χημικών Χύδην, με την προϋπόθεση ότι το πλοίο συμμορφώνεται με τους ακόλουθους όρους:

.1 Με την προϋπόθεση του παρόντος κανονισμό, το δεξαμενόπλοιο NLS πληροί τις απαιτήσεις για πλοίο τύπου 3, όπως αναγνωρίζονται στον Διεθνή Κώδικα Χημικών Χύδην, με την εξαίρεση της θέσης της δεξαμενής φορτίου,

.2 δυνάμει του παρόντος κανονισμό, οι δεξαμενές φορτίου βρίσκονται στις ακόλουθες αποστάσεις από το εξωτερικό του πλοίου. Ολόκληρο το μήκος της δεξαμενής φορτίου προστατεύεται από δεξαμενές έρματος ή χώρους άλλους από δεξαμενές μεταφοράς πετρελαίου, ως εξής:

.1 οι πλευρικές δεξαμενές ή χώροι πρέπει να είναι έτσι διαρρυθμισμένοι που οι δεξαμενές φορτίου να βρίσκονται εσωτερικά από την ναυπηγική γραμμή του πλευρικού εξωτερικού μεταλλικού περιβλήματος τουλάχιστον 760 χιλιοστά·

.2 οι διπύθμενες δεξαμενές ή χώροι πρέπει να είναι έτσι διαρρυθμισμένοι που η απόσταση μεταξύ του πυθμένα των δεξαμενών φορτίου και της ναυπηγικής γραμμής του εξωτερικού μεταλλικού περιβλήματος του πυθμένα του πλοίου μετρημένη σε ορθές γωνίες ως προς το εξωτερικό μεταλλικό έλασμα του πυθμένα να μην είναι μικρότερη από το μικρότερο μεταξύ του B/15(m) ή των 2,0 μέτρων στην κεντρική διαμήκη γραμμή του πλοίου. Η ελάχιστη απόσταση πρέπει να είναι 1,0 μέτρο· και

.3 το σχετικό πιστοποιητικό πρέπει να αναφέρει την χορηγούμενη απαλλαγή.

2 Με την προϋπόθεση των διατάξεων της παραγράφου 3 του παρόντος κανονισμού, οι διατάξεις του κανονισμού 12.1 δεν είναι απαραίτητο να εφαρμόζονται σε πλοίο κατασκευασμένο πριν από την 1 Ιουλίου 1986 το οποίο δραστηριοποιείται σε περιορισμένα ταξίδια, κατά την κρίση της Αρχής, μεταξύ:

.1 λιμένων ή τερματικών σταθμών εντός ενός Κράτους Μέρους της παρούσας Σύμβασης, ή

.2 λιμένων ή τερματικών σταθμών Κρατών Μερών της παρούσας Σύμβασης.

3 Οι διατάξεις της παραγράφου 2 του παρόντος κανονισμού έχουν μόνον εφαρμογή σε πλοίο κατασκευασμένο πριν από την 1 Ιουλίου 1986 εάν:

.1 κάθε φορά που μία δεξαμενή που περιέχει ουσίες ή μίγματα των Κατηγοριών X, Y ή Z πρόκειται να πλυθεί ή να ερματιστεί, η δεξαμενή πλένεται ακολουθώντας μία διαδικασία πρόπλυσης εγκεκριμένη από την Αρχή σύμφωνα με το προσάρτημα 6 του παρόντος Παραρτήματος, και τα αποπλύματα της δεξαμενής απορρίπτονται σε εγκατάσταση υποδοχής,

.2 μετέπειτα αποπλύματα ή υδάτινα έρματα απορρίπτονται σε εγκατάσταση υποδοχής ή στην θάλασσα σύμφωνα με άλλες διατάξεις του παρόντος Παραρτήματος,

.3 η επάρκεια των εγκαταστάσεων υποδοχής στους λιμένες ή τους τερματικούς σταθμούς που αναφέρονται ανωτέρω, για τους σκοπούς της παρούσας παραγράφου, είναι εγκεκριμένη από τις Κυβερνήσεις των Κρατών Μερών της παρούσας Σύμβασης εντός των οποίων βρίσκονται αυτοί οι λιμένες ή οι τερματικοί σταθμοί,

.4 στην περίπτωση πλοίων που δραστηριοποιούνται σε ταξίδια σε λιμένες ή τερματικούς σταθμούς που υπόκεινται στην δικαιοδοσία άλλων Κρατών Μερών της παρούσας Σύμβασης, η Αρχή διαβιβάζει στον Οργανισμό, προς κυκλοφόρηση στα Μέρη της Σύμβασης, τα στοιχεία της απαλλαγής, για την ενημέρωσή τους και για τις δέουσες ενέργειες, εάν υπάρξουν, και

.5 το πιστοποιητικό που απαιτείται σύμφωνα με το παρόν Παράρτημα φέρει επικύρωση ότι το πλοίο δραστηριοποιείται αποκλειστικά σε τέτοια περιορισμένα ταξίδια.

4 Για ένα πλοίο του οποίου τα κατασκευαστικά και λειτουργικά στοιχεία είναι τέτοια που δεν απαιτείται ερματισμός των δεξαμενών φορτίου και το πλύσιμο των δεξαμενών φορτίου απαιτείται μόνον για επισκευές ή για τον δεξαμενισμό του πλοίου, η Αρχή μπορεί να επιτρέπει την απαλλαγή από τις διατάξεις του κανονισμού 12, με την προϋπόθεση της συμμόρφωσης με όλους τους ακόλουθους όρους:

.1 ο σχεδιασμός, η κατασκευή και ο εξοπλισμός του πλοίου έχουν εγκριθεί από την Αρχή, λαμβανομένης υπόψη της υπηρεσίας για την οποία προορίζεται αυτό,

.2 τυχόν απόβλητα από τα πλυσίματα των δεξαμενών που μπορεί να πραγματοποιούνται πριν από επισκευή ή δεξαμενισμό απορρίπτονται σε

εγκατάσταση υποδοχής, η επάρκεια της οποίας βεβαιώνεται από την Αρχή,

.3 το απαιτούμενο από το παρόν Παράρτημα πιστοποιητικό πρέπει να αναφέρει:

.1 ότι κάθε δεξαμενή φορτίου πιστοποιείται για τη μεταφορά περιορισμένου αριθμού ουσιών που είναι συγκρίσιμες και μπορούν να μεταφερθούν εναλλάξ εντός της ίδιας δεξαμενής χωρίς ενδιάμεσο καθαρισμό, και

.2 τα στοιχεία της απαλλαγής,

.4 το πλοίο θα φέρει Εγχειρίδιο εγκεκριμένο από την Αρχή, και

.5 στην περίπτωση πλοίων δραστηριοποιούμενων σε ταξίδια σε λιμένες ή τερματικούς σταθμούς που υπόκεινται στην δικαιοδοσία άλλων Κρατών Μερών της παρούσας Σύμβασης, η Αρχή πρέπει να διαβιβάσει στον Οργανισμό, προς κυκλοφόρηση στα Μέρη της Σύμβασης, τα στοιχεία της απαλλαγής, για την ενημέρωσή τους και τις δέουσες ενέργειες, εάν υπάρξουν.

Κανονισμός 5
Ισοδύναμα

1 Η Αρχή μπορεί να επιτρέπει την τοποθέτηση οποιουδήποτε εξαρτισμού, υλικού, συσκευής ή οργάνου σε ένα πλοίο ως εναλλακτικό εκείνου που απαιτεί το παρόν Παράρτημα εάν αυτός ο εξαρτισμός, το υλικό, η συσκευή ή το όργανο είναι τουλάχιστον εξίσου αποτελεσματικό με εκείνο που απαιτεί το παρόν Παράρτημα. Η αρμοδιότητα της Αρχής δεν πρέπει να εκτείνεται και στην υποκατάσταση των επιχειρησιακών μεθόδων για την πραγματοποίηση του ελέγχου της απόρριψης Επιβλαβών Υγρών Ουσιών ως ισοδύναμες με εκείνα τα σχεδιαστικά και κατασκευαστικά χαρακτηριστικά που προβλέπονται από τους κανονισμούς του παρόντος Παραρτήματος.

2 Η Αρχή, που επιτρέπει έναν εξαρτισμό, ένα υλικό, μία συσκευή ή ένα όργανο ως εναλλακτικό του απαιτούμενου από το παρόν Παράρτημα, δυνάμει της παραγράφου 1 του παρόντος κανονισμού, πρέπει να διαβιβάσει στον Οργανισμό, για κυκλοφόρηση στα Μέρη της Σύμβασης, τα σχετικά στοιχεία, για την ενημέρωσή τους και για τις δέουσες ενέργειες, εάν υπάρξουν.

3 Ανεξαρτήτως των διατάξεων των παραγράφων 1 και 2 του παρόντος κανονισμού, η κατασκευή και ο εξοπλισμός δεξαμενόπλοιων υγροποιημένου αερίου που πιστοποιούνται για τη μεταφορά Επιβλαβών Υγρών Ουσιών αναγραφόμενων στον εφαρμοστέο Κώδικα Δεξαμενόπλοιων Μεταφοράς Αερίου, θεωρείται ότι είναι ισοδύναμα με τις απαιτήσεις κατασκευής και εξοπλισμού που περιλαμβάνονται στους κανονισμούς 11 και 12 του παρόντος Παραρτήματος, με την προϋπόθεση ότι το δεξαμενόπλοιο

μεταφοράς αερίου πληρεί όλους τους ακόλουθους όρους:

.1 διαθέτει Πιστοποιητικό Καταλληλότητας σύμφωνα με τον κατάλληλο Κώδικα Δεξαμενόπλοιων Μεταφοράς Αερίου στην περίπτωση πλοίων που πιστοποιούνται για τη μεταφορά υγροποιημένων αερίων χύδην,

.2 διαθέτει Διεθνές Πιστοποιητικό Πρόληψης Ρύπανσης για τη Μεταφορά Επιβλαβών Υγρών Ουσιών Χύδην, όπου πιστοποιείται ότι το δεξαμενόπλοιο μεταφοράς αερίου επιτρέπεται να μεταφέρει μόνον εκείνες τις Επιβλαβείς Υγρές Ουσίες που ονομάζονται και αναγράφονται στον κατάλληλο Κώδικα Δεξαμενόπλοιων Μεταφοράς Αερίου,

.3 διαθέτει διαρρύθμιση διαχωρισμένου έρματος,

.4 διαθέτει διαρρύθμιση άντλησης και σωληνώσεων η οποία, κατά τρόπο ικανοποιητικό για την Αρχή, διασφαλίζει ότι η ποσότητα των καταλοίπων φορτίου που απομένει στην δεξαμενή και στις σχετικές σωληνώσεις μετά την εκφόρτωση δεν υπερβαίνει την σχετική ποσότητα καταλοίπων που απαιτείται από τον κανονισμό 12.1, 12.2 ή 12.3, και

.5 διαθέτει Εγχειρίδιο, εγκεκριμένο από την Αρχή, που εξασφαλίζει ότι δεν πρόκειται να λάβει χώρα επιχειρησιακή ανάμιξη καταλοίπων φορτίου και ύδατος και ότι δεν πρόκειται να παραμείνουν κατάλοιπα φορτίου στην δεξαμενή μετά την εφαρμογή των διαδικασιών εξαερισμού που περιγράφονται στο Εγχειρίδιο.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2 – ΤΑΞΙΝΟΜΗΣΗ ΕΠΙΒΛΑΒΩΝ ΥΓΡΩΝ ΟΥΣΙΩΝ

Κανονισμός 6
Ταξινόμηση και κατάταξη Επιβλαβών Υγρών Ουσιών και λοιπών ουσιών

1 Για τον σκοπό των κανονισμών του παρόντος Παραρτήματος, οι Επιβλαβείς Υγρές Ουσίες διαιρούνται σε τέσσερις κατηγορίες, ως εξής:

.1 Κατηγορία X: Επιβλαβείς Υγρές Ουσίες οι οποίες, εάν απορριφθούν στην θάλασσα ως αποτέλεσμα επιχειρήσεων καθαρισμού ή αφερματισμού δεξαμενών, θεωρείται ότι αποτελούν μείζονα κίνδυνο είτε για τους θαλάσσιους πόρους είτε για την ανθρώπινη υγεία και, συνεπώς, δικαιολογούν την απαγόρευση της απόρριψης στο θαλάσσιο περιβάλλον,

.2 Κατηγορία Y: Επιβλαβείς Υγρές Ουσίες οι οποίες, εάν απορριφθούν στην θάλασσα ως αποτέλεσμα επιχειρήσεων καθαρισμού ή αφερματισμού δεξαμενών θεωρείται ότι αποτελούν κίνδυνο είτε για τους θαλάσσιους πόρους είτε για την ανθρώπινη υγεία ή ότι προκαλούν ζημία σε ψυχαγωγικές ή άλλες θεμιτές χρήσεις της θάλασσας και συνεπώς δικαιολογούν έναν περιορισμό της ποιότητας και ποσότητας της

απόρριψης στο θαλάσσιο περιβάλλον,

.3 Κατηγορία Z: Επιβλαβείς Υγρές Ουσίες οι οποίες, εάν απορριφθούν στην θάλασσα ως αποτέλεσμα επιχειρήσεων καθαρισμού ή αφερματισμού δεξαμενών, θεωρείται ότι αποτελούν ήσσονα κίνδυνο είτε για τους θαλάσσιους πόρους είτε για την ανθρώπινη υγεία και συνεπώς δικαιολογούν λιγότερο αυστηρούς περιορισμούς της ποιότητας και ποσότητας της απόρριψης στο θαλάσσιο περιβάλλον,

.4 Λοιπές Ουσίες: ουσίες που αναφέρονται ως OS (Other Substances = Λοιπές Ουσίες) στην στήλη κατηγορίας ρύπανσης του κεφαλαίου 18 του Διεθνούς Κώδικα Χημικών Χύδην, οι οποίες έχουν εκτιμηθεί και έχουν βρεθεί να μην εμπίπτουν στην Κατηγορία X, Y ή Z όπως ορίζεται στον κανονισμό 6.1 του παρόντος Παραρτήματος, δεδομένου ότι, επί του παρόντος, θεωρείται ότι δεν αποτελούν κίνδυνο για τους θαλάσσιους πόρους, την ανθρώπινη υγεία, ψυχαγωγικές ή άλλες θεμιτές χρήσεις της θάλασσας εάν απορριφθούν στην θάλασσα ως αποτέλεσμα επιχειρήσεων καθαρισμού ή αφερματισμού δεξαμενών. Η απόρριψη υδάτων από τον υδροσυλλέκτη ή υδάτινου έρματος ή άλλων καταλοίπων ή μιγμάτων που περιλαμβάνουν μόνον ουσίες αναφερόμενες ως 'Λοιπές Ουσίες' δεν υπόκειται σε καμία από τις απαιτήσεις του Παραρτήματος.

2 Κατευθυντήριες οδηγίες για χρήση στην ταξινόμηση Επιβλαβών Υγρών Ουσιών δίνονται στο προσάρτημα 1 του παρόντος Παραρτήματος.

3 Όπου σχεδιάζεται η μεταφορά υγρής ουσίας χύδην που δεν έχει ταξινομηθεί σύμφωνα με την παράγραφο 1 του παρόντος κανονισμού, οι Κυβερνήσεις των Μερών της Σύμβασης που εμπλέκονται στην σκοπούμενη επιχείρηση καθιερώνουν και συμφωνούν σε μία προσωρινή εκτίμηση της σκοπούμενης επιχείρησης βάσει των κατευθυντήριων οδηγιών που αναφέρονται στην παράγραφο 2 του παρόντος κανονισμού. Μέχρι την επίτευξη πλήρους συμφωνίας μεταξύ των εμπλεκόμενων Κυβερνήσεων, η ουσία δεν πρέπει να μεταφέρεται. Το συντομότερο δυνατόν, αλλά όχι αργότερα από 30 ημέρες μετά την επίτευξη της συμφωνίας, η Κυβέρνηση της παραγωγού ή αποστέλλουσας χώρας, που κίνησε την διαδικασία για την συγκεκριμένη συμφωνία, πρέπει να την κοινοποιεί στον Οργανισμό και να παρέχει τα στοιχεία της ουσίας και την προσωρινή εκτίμησή τους προς ετήσια κυκλοφόρηση σε όλα τα Μέρη για την ενημέρωσή τους. Ο Οργανισμός πρέπει να τηρεί ένα αρχείο όλων αυτών των ουσιών και της προσωρινής εκτίμησής τους μέχρι την στιγμή που οι ουσίες συμπεριληφθούν επισήμως στον Διεθνή Κώδικα Χημικών Χύδην.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3 – ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΙΣ ΚΑΙ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΣΗ

Κανονισμός 7
Επιθεώρηση και πιστοποίηση δεξαμενόπλοιων χημικών

Ανεξαρτήτως των διατάξεων των κανονισμών 8,9 και 10 του παρόντος Παραρτήματος,

τα δεξαμενόπλοια χημικών που έχουν επιθεωρηθεί και πιστοποιηθεί από τα Κράτη Μέρη της παρούσας Σύμβασης σύμφωνα με τις διατάξεις του Διεθνούς Κώδικα Χημικών Χύδην ή του Κώδικα Χημικών Χύδην, κατά περίπτωση, θεωρείται ότι έχουν συμμορφωθεί με τις διατάξεις των ανωτέρω κανονισμών, και το εκδοθέν βάσει αυτού του Κώδικα πιστοποιητικό έχει την ίδια ισχύ και τυγχάνει της ίδιας αναγνώρισης με το πιστοποιητικό που εκδίδεται βάσει του κανονισμού 9 του παρόντος Παραρτήματος.

Κανονισμός 8
Επιθεωρήσεις

1 Πλοία που μεταφέρουν Επιβλαβείς Υγρές Ουσίες χύδην υπόκεινται στις επιθεωρήσεις που περιγράφονται παρακάτω:

.1 Μία αρχική επιθεώρηση πριν το πλοίο τεθεί σε υπηρεσία ή πριν την πρώτη έκδοση του Πιστοποιητικού που απαιτείται σύμφωνα με τον κανονισμό 9 του παρόντος Παραρτήματος, η οποία περιλαμβάνει μία πλήρη επιθεώρηση της κατασκευής, του εξοπλισμού, των συστημάτων, των εξαρτημάτων, των διατάξεων και του υλικού του, στον βαθμό που το πλοίο καλύπτεται από το παρόν Παράρτημα. Αυτή η επιθεώρηση πρέπει να είναι τέτοια που να εξασφαλίζεται ότι η κατασκευή, ο εξοπλισμός, τα συστήματα, τα εξαρτήματα, οι διατάξεις και το υλικό συμμορφώνονται πλήρως με τις εφαρμοστέες απαιτήσεις του παρόντος Παραρτήματος.

.2 Μία επιθεώρηση ανανέωσης σε χρονικά διαστήματα που προσδιορίζονται από την Αρχή, και τα οποία δεν υπερβαίνουν τα 5 έτη, εκτός των περιπτώσεων εκείνων που οι κανονισμοί 10.2, 10.5, 10.6, 10.7 του παρόντος Παραρτήματος έχουν εφαρμογή. Η επιθεώρηση ανανέωσης πρέπει να είναι τέτοια που να εξασφαλίζεται ότι η κατασκευή, ο εξοπλισμός, τα συστήματα, τα εξαρτήματα, οι διατάξεις και το υλικό συμμορφώνονται πλήρως με τις εφαρμοστέες απαιτήσεις του παρόντος Παραρτήματος.

.3 Μία ενδιάμεση επιθεώρηση εντός 3 μηνών πριν ή μετά την δεύτερη ή εντός 3 μηνών πριν ή μετά την τρίτη του Πιστοποιητικού, η οποία αντικαθιστά μία από τις ετήσιες επιθεωρήσεις που προσδιορίζονται στην παράγραφο 1.4 του παρόντος κανονισμού. Η ενδιάμεση επιθεώρηση πρέπει να είναι τέτοια ώστε να διασφαλίζεται ότι ο εξοπλισμός και τα σχετικά συστήματα άντλησης και σωληνώσεων συμμορφώνονται πλήρως με τις εφαρμοστέες απαιτήσεις του παρόντος Παραρτήματος και βρίσκονται σε καλή λειτουργική κατάσταση. Αυτές οι ενδιάμεσες επιθεωρήσεις πρέπει να επικυρώνονται στο Πιστοποιητικό που εκδίδεται σύμφωνα με τον κανονισμό 9 του παρόντος Παραρτήματος.

.4 Μία ετήσια επιθεώρηση εντός 3 μηνών πριν ή μετά κάθε επετειακή ημερομηνία του Πιστοποιητικού, που περιλαμβάνει έναν γενικό έλεγχο της κατασκευής, του εξοπλισμού, των συστημάτων, των εξαρτημάτων, των

διατάξεων και του υλικού που αναφέρεται στην παράγραφο 1.1 του παρόντος κανονισμού, έτσι ώστε να διασφαλίζεται ότι έχουν συντηρηθεί σύμφωνα με την παράγραφο 3 του παρόντος κανονισμού και ότι παραμένουν σε ικανοποιητική κατάσταση για την υπηρεσία για την οποία το πλοίο προορίζεται. Αυτές οι ετήσιες επιθεωρήσεις πρέπει να επικυρώνονται στο Πιστοποιητικό που εκδίδεται σύμφωνα με τον κανονισμό 9 του παρόντος Παραρτήματος.

.5 Μία επιπρόσθετη επιθεώρηση, είτε γενική είτε επιμέρους, ανάλογα με τις συνθήκες, πρέπει να πραγματοποιείται μετά από επισκευή που είναι αποτέλεσμα διερευνήσεων όπως προβλέπονται στην παράγραφο 3 του παρόντος κανονισμού, ή κάθε φορά που εκτελούνται σημαντικές επισκευές ή ανανεώσεις. Η επιθεώρηση πρέπει να είναι τέτοια που να διασφαλίζεται ότι οι αναγκαίες επισκευές ή ανανεώσεις έχουν γίνει αποτελεσματικά, ότι το υλικό και η εργασίας αυτών των επισκευών ή ανανεώσεων είναι από κάθε άποψη ικανοποιητικά και ότι το πλοίο συμμορφώνεται από κάθε άποψη με τις απαιτήσεις του παρόντος Παραρτήματος.

2.1 Οι επιθεωρήσεις των πλοίων, όσον αφορά την εφαρμογή των διατάξεων του παρόντος Παραρτήματος, πραγματοποιούνται από αξιωματούχους της Αρχής. Η Αρχή μπορεί, όμως, να αναθέτει τις επιθεωρήσεις είτε σε επιθεωρητές που διορίζονται για αυτόν τον σκοπό είτε σε οργανισμούς αναγνωρισμένους από αυτήν.

2.2 Ο αναγνωρισμένος οργανισμός της υποπαραγράφου 2.1 της παρούσας παραγράφου πρέπει να συμμορφώνεται με τις Οδηγίες που έχει υιοθετήσει ο Οργανισμός με την απόφαση Α.739(18), όπως πιθανών τροποποιηθούν από τον Οργανισμό, και τις προδιαγραφές που έχει υιοθετήσει ο Οργανισμός με την απόφαση Α.789(19), όπως πιθανών τροποποιηθούν από τον Οργανισμό, με τον όρο ότι αυτές οι τροποποιήσεις να υιοθετούνται, να τίθενται σε ισχύ και να εφαρμόζονται σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 16 της παρούσας Σύμβασης αναφορικά με τις διαδικασίες τροποποίησης που έχουν εφαρμογή στο παρόν Παράρτημα.

2.3 Μία Αρχή διορίζοντας επιθεωρητές ή αναγνωρίζοντας οργανισμούς για την διεξαγωγή επιθεωρήσεων όπως αναφέρεται στην παράγραφο 2.1 του παρόντος κανονισμού, πρέπει να εξουσιοδοτεί, κατ' ελάχιστο, κάθε διοριζόμενο επιθεωρητή ή αναγνωριζόμενο οργανισμό να:

.1 απαιτεί επισκευές σε ένα πλοίο, και

.2 εκτελεί επιθεωρήσεις κατόπιν αιτήσεως των αρμόδιων αρχών του Κράτους ενός λιμένα.

2.4 Η Αρχή πρέπει να κοινοποιεί στον Οργανισμό τις συγκεκριμένες ευθύνες και τους όρους της αρμοδιότητας που ανατίθεται στους οριζόμενους επιθεωρητές ή τους αναγνωριζόμενους οργανισμούς, προς κυκλοφόρηση στα Μέρη της παρούσας Σύμβασης για την ενημέρωση των στελεχών τους.

2.5 Όταν ένας ορισθείς επιθεωρητής ή αναγνωρισμένος οργανισμός προσδιορίσει ότι η κατάσταση του πλοίου ή του εξοπλισμού του δεν ανταποκρίνεται ουσιωδώς στα στοιχεία του Πιστοποιητικού, ή είναι τέτοια που το πλοίο δεν είναι σε θέση να ταξιδέψει στην θάλασσα χωρίς να παρουσιάσει μία μη εύλογη απειλή βλάβης στο θαλάσσιο περιβάλλον, ο επιθεωρητής ή οργανισμός αυτός πρέπει να εξασφαλίζει αμέσως την λήψη διορθωτικών μέτρων και να ενημερώνει εν ευθέτω χρόνω την Αρχή. Εάν αυτά τα διορθωτικά μέτρα δεν ληφθούν το Πιστοποιητικό πρέπει να αποσυρθεί και η Αρχή να ενημερώνεται αμέσως, ενώ εάν το πλοίο βρίσκεται σε λιμένα άλλου Μέρους, να ενημερώνονται επίσης αμέσως οι αρμόδιες αρχές του Κράτους του λιμένα. Όταν ένα στέλεχος της Αρχής, ένας ορισθείς επιθεωρητής ή αναγνωρισμένος οργανισμός έχει ειδοποιήσει τις αρμόδιες αρχές του Κράτους του λιμένα, η Κυβέρνηση του ενδιαφερόμενου Κράτους του λιμένα να παρέχει σε αυτό το στέλεχος, τον επιθεωρητή ή τον οργανισμό κάθε απαραίτητη συνδρομή για την διεκπεραίωση των υποχρεώσεών του στο πλαίσιο του παρόντος κανονισμού. Όπου αυτό έχει εφαρμογή, η Κυβέρνηση του ενδιαφερόμενου Κράτους του λιμένα πρέπει να λαμβάνει μέτρα τέτοια που να εξασφαλίζουν ότι το πλοίο δεν μπορεί να αποπλεύσει μέχρι που να μπορέσει να ταξιδέψει στην θάλασσα ή να αποπλεύσει από τον λιμένα για το πλησιέστερο διαθέσιμο ναυπηγείο επισκευών χωρίς να αποτελεί αδικαιολόγητη απειλή κίνδύνου για το θαλάσσιο περιβάλλον.

2.6 Σε κάθε περίπτωση, η ενδιαφερόμενη Αρχή πρέπει να εγγυάται πλήρως την πληρότητα και την αποτελεσματικότητα της επιθεώρησης και να αναλαμβάνει την υποχρέωση της εξασφάλισης των απαραίτητων διευθετήσεων για την ικανοποίηση αυτής της υποχρέωσης.

3.1 Η κατάσταση του πλοίου και του εξοπλισμού του πρέπει να συντηρείται έτσι ώστε να συμμορφώνεται με τις διατάξεις της Σύμβασης προκειμένου να διασφαλίζεται ότι το πλοίο παραμένει από κάθε άποψη ικανό να ταξιδέψει στην θάλασσα χωρίς να αποτελεί αδικαιολόγητη απειλή κινδύνου για το θαλάσσιο περιβάλλον.

3.2 Μετά την ολοκλήρωση οποιασδήποτε επιθεώρησης του πλοίου που απαιτείται σύμφωνα με την παράγραφο 1 του παρόντος κανονισμού, δεν πρέπει πραγματοποιείται καμία αλλαγή στην κατασκευή, τον εξοπλισμό, τα συστήματα, τα εξαρτήματα, τις διατάξεις ή το υλικό που καλύπτεται από την επιθεώρηση χωρίς την έγκριση της Αρχής, εκτός από την άμεση αντικατάσταση του σχετικού εξοπλισμού και εξαρτημάτων.

3.3 Οποτεδήποτε συμβαίνει ένα ατύχημα σε ένα πλοίο ή διαπιστωθεί βλάβη που επηρεάζει ουσιωδώς την ακεραιότητα του πλοίου ή την αποτελεσματικότητα ή αρτιότητα του εξοπλισμού που καλύπτεται από το παρόν Παράρτημα, ο πλοίαρχος ή ο πλοιοκτήτης του πλοίου πρέπει να υποβάλλουν αναφορά με την πρώτη ευκαιρία στην Αρχή, τον αναγνωρισμένο οργανισμό ή στον ορισθέντα επιθεωρητή που έχει την ευθύνη της έκδοσης του σχετικού Πιστοποιητικού ο οποίος με πρωτοβουλία του πρέπει να διερευνά την αναγκαιότητα επιθεώρησης με βάση την παράγραφο 1 του παρόντος κανονισμού. Εάν το πλοίο βρίσκεται σε λιμένα άλλου Μέρους, ο πλοίαρχος ή ο πλοιοκτήτης πρέπει να αναφέρει επίσης άμεσα στις αρμόδιες Αρχές του Κράτους του

λιμένα και ο διορισμένος επιθεωρητής ή ο αναγνωρισμένος οργανισμός πρέπει να εξακριβώνει την υποβολή τέτοιας αναφοράς'.

Κανονισμός 9
Έκδοση ή επικύρωση Πιστοποιητικού

1 Ένα Διεθνές Πιστοποιητικό Πρόληψης Ρύπανσης από τη Μεταφορά Επιβλαβών Υγρών Ουσιών Χύδην πρέπει να εκδίδεται, μετά από αρχική επιθεώρηση ή μετά από μία επιθεώρηση ανανέωσης σύμφωνα με τις διατάξεις του κανονισμού 8 του παρόντος Παραρτήματος, σε οποιοδήποτε πλοίο προορίζεται για τη μεταφορά Επιβλαβών Υγρών Ουσιών χύδην και το οποίο εκτελεί ταξίδια σε λιμένες ή τερματικούς σταθμούς που βρίσκονται στην δικαιοδοσία άλλων Μερών της Σύμβασης.

2 Αυτό το Πιστοποιητικό πρέπει να εκδίδεται ή επικυρώνεται είτε από την Αρχή είτε από οποιοδήποτε πρόσωπο ή οργανισμό αρμοδίως εξουσιοδοτημένο από την Αρχή. Σε κάθε περίπτωση, η Αρχή αναλαμβάνει πλήρη ευθύνη για το Πιστοποιητικό.

3.1 Η Κυβέρνηση ενός Μέρους της Σύμβασης μπορεί, κατόπιν αιτήσεως της Αρχής, να προκαλέσει την επιθεώρηση ενός πλοίου και, εφόσον μείνει ικανοποιημένη ότι πληρούνται οι διατάξεις του παρόντος Παραρτήματος, πρέπει να εκδίδει ή να εξουσιοδοτεί την έκδοση ενός Διεθνούς Πιστοποιητικού Πρόληψης Ρύπανσης από τη Μεταφορά Υγρών Ουσιών Χύδην στο πλοίο και, ανάλογα, να επικυρώνει ή να εξουσιοδοτεί την επικύρωση αυτού του Πιστοποιητικού στο πλοίο, σύμφωνα με το παρόν Παράρτημα.

3.2 Ένα αντίγραφο του Πιστοποιητικού και ένα αντίγραφο της έκθεσης επιθεώρησης πρέπει να διαβιβάζεται το συντομότερο δυνατόν στην αιτούσα Αρχή.

3.3 Ένα Πιστοποιητικό που έχει εκδοθεί κατά ανωτέρω πρέπει να περιλαμβάνει δήλωση ότι εκδόθηκε κατόπιν αιτήσεως της Αρχής και να έχει την ίδια ισχύ και να τυγχάνει της ίδιας αναγνώρισης με το Πιστοποιητικό που εκδίδεται σύμφωνα με την παράγραφο 1 του παρόντος κανονισμού.

3.4 Διεθνές Πιστοποιητικό Πρόληψης Ρύπανσης από τη Μεταφορά Επιβλαβών Υγρών Ουσιών Χύδην δεν πρέπει να εκδίδεται σε πλοίο που φέρει την σημαία ενός Κράτους που δεν είναι Μέρος στην παρούσα Σύμβαση.

4 Το Διεθνές Πιστοποιητικό Πρόληψης Ρύπανσης από τη Μεταφορά Επιβλαβών Υγρών Ουσιών Χύδην πρέπει να ακολουθεί τον τύπο που να ανταποκρίνεται στο υπόδειγμα που δίνεται στο προσάρτημα 3 του παρόντος Παραρτήματος και να συμπληρώνεται τουλάχιστον στην Αγγλική, Γαλλική ή Ισπανική γλώσσα. Στις περιπτώσεις που έχει συμπληρωθεί και σε μία επίσημη εθνική γλώσσα του Κράτους του οποίου την σημαία δικαιούται να φέρει το πλοίο, αυτή η γλώσσα υπερισχύει στην περίπτωση διαφορών ή αντιφάσεων.

Κανονισμός 10
Διάρκεια και ισχύς του Πιστοποιητικού

1 Ένα Διεθνές Πιστοποιητικό Πρόληψης Ρύπανσης από τη Μεταφορά Επιβλαβών Υγρών Ουσιών Χύδην πρέπει να εκδίδεται για μία περίοδο που καθορίζεται από την Αρχή και δεν υπερβαίνει τα 5 έτη.

2.1 Ανεξαρτήτως των απαιτήσεων της παραγράφου 1 του παρόντος κανονισμού, όταν η επιθεώρηση ανανέωσης ολοκληρωθεί εντός 3 μηνών πριν από την ημερομηνία λήξης του υπάρχοντος Πιστοποιητικού, το νέο Πιστοποιητικό ισχύει από την ημερομηνία της ολοκλήρωσης της επιθεώρησης ανανέωσης έως μία ημερομηνία που δεν υπερβαίνει τα 5 έτη από την ημερομηνία λήξης του υπάρχοντος Πιστοποιητικού.

2.2 Όταν η επιθεώρηση ανανέωσης ολοκληρωθεί μετά την ημερομηνία λήξης του υπάρχοντος Πιστοποιητικού, το νέο Πιστοποιητικό ισχύει από την ημερομηνία της ολοκλήρωσης της επιθεώρησης ανανέωσης έως μία ημερομηνία που δεν υπερβαίνει τα 5 έτη από την ημερομηνία λήξης του υπάρχοντος Πιστοποιητικού.

2.3 Όταν η επιθεώρηση ανανέωσης ολοκληρωθεί πάνω από 3 μήνες πριν την ημερομηνία λήξης του υπάρχοντος Πιστοποιητικού, το νέο Πιστοποιητικό ισχύει από την ημερομηνία της ολοκλήρωσης της επιθεώρησης ανανέωσης έως μία ημερομηνία που δεν υπερβαίνει τα 5 έτη από την ημερομηνία ολοκλήρωσης της επιθεώρησης ανανέωσης.

3 Εάν ένα Πιστοποιητικό εκδίδεται για μία περίοδο μικρότερη των 5 ετών, η Αρχή μπορεί να παρατείνει την ισχύ του Πιστοποιητικού και μετά την ημερομηνία λήξης του έως την μέγιστη περίοδο που προσδιορίζεται στην παράγραφο 1 του παρόντος κανονισμού, με την προϋπόθεση ότι οι επιθεωρήσεις που αναφέρονται στον κανονισμό 8.1.3 και 8.1.4 του παρόντος Παραρτήματος και οι οποίες έχουν εφαρμογή όταν ένα Πιστοποιητικό εκδίδεται για μία περίοδο 5 ετών διενεργούνται καταλλήλως.

4 Εάν μία επιθεώρηση ανανέωσης έχει ολοκληρωθεί και δεν μπορεί να εκδοθεί ή να τεθεί επί του πλοίου ένα νέο Πιστοποιητικό πριν την ημερομηνία λήξης του υπάρχοντος Πιστοποιητικό, ο επιθεωρητής ή ο αναγνωρισμένος από την Αρχή οργανισμός μπορεί να επικυρώσει το υπάρχον Πιστοποιητικό και ένα τέτοιο Πιστοποιητικό γίνεται δεκτό ως ισχύον για μία περαιτέρω περίοδο που δεν υπερβαίνει τους 5 μήνες από την ημερομηνία λήξεως.

5 Εάν ένα πλοίο κατά τον χρόνο της λήξης του Πιστοποιητικό του δεν βρίσκεται σε λιμένα όπου μπορεί να επιθεωρηθεί, η Αρχή μπορεί να παρατείνει την περίοδο ισχύος του Πιστοποιητικού αλλά αυτή η παράταση χορηγείται μόνον προκειμένου να επιτραπεί στο πλοίο να ολοκληρώσει το ταξίδι του μέχρι τον λιμένα όπου μπορεί να επιθεωρηθεί, και μόνο σε περιπτώσεις που αυτό φαίνεται ορθό και εύλογο να γίνει. Κανένα Πιστοποιητικό δεν πρέπει να παρατείνεται για μία περίοδο μεγαλύτερη των 3 μηνών, και σε πλοίο στο οποίο χορηγείται παράταση δεν δικαιούται δυνάμει αυτής της παράτασης, κατά τον κατάπλου του στον λιμένα όπου πρόκειται να επιθεωρηθεί, να αποπλεύσει από

αυτόν τον λιμένα προτού εφοδιαστεί με το νέο Πιστοποιητικό. Όταν ολοκληρωθεί η επιθεώρηση ανανέωσης, το νέο Πιστοποιητικό ισχύει μέχρι μία ημερομηνία που δεν υπερβαίνει τα 5 έτη από την ημερομηνία λήξης του υπάρχοντος Πιστοποιητικού πριν χορηγηθεί η παράτασης.

6 Ένα Πιστοποιητικό που εκδίδεται για πλοίο που ασχολείται σε σύντομα ταξίδια, το οποίο και δεν έχει παραταθεί σύμφωνα με τις προηγούμενες διατάξεις του παρόντος κανονισμού μπορεί να παραταθεί από την Αρχή για μία περίοδο χάριτος μέχρι ένα μήνα από την ημερομηνία λήξης που αναγράφεται σε αυτό. Όταν ολοκληρωθεί η επιθεώρηση ανανέωσης, το νέο Πιστοποιητικό ισχύει μέχρι μία ημερομηνία που δεν υπερβαίνει τα 5 έτη από την ημερομηνία λήξης του υπάρχοντος Πιστοποιητικού πριν την χορήγηση της παράτασης.

7 Σε ειδικές περιπτώσεις, όπως αυτές προσδιορίζονται από την Αρχή, ένα νέο Πιστοποιητικό δεν είναι ανάγκη να φέρει ως ημερομηνία την ημερομηνία λήξης του υπάρχοντος Πιστοποιητικού όπως απαιτούν οι παράγραφοι 2.2, 5 ή 6 του παρόντος κανονισμού. Σε αυτές τις ειδικές περιστάσεις, το νέο Πιστοποιητικό ισχύει για χρονικό διάστημα που δεν υπερβαίνει τα 5 έτη από την ημερομηνία ολοκλήρωσης της επιθεώρησης ανανέωσης.

8 Εάν μία ετήσια ή ενδιάμεση επιθεώρηση ολοκληρωθεί σε χρόνο προγενέστερο αυτού που προσδιορίζεται στον κανονισμό 8 του παρόντος Παραρτήματος, τότε:

.1 η που εμφανίζεται στο Πιστοποιητικό πρέπει να τροποποιείται με επικύρωση σε νέα ημερομηνία όχι μεταγενέστερη των 3 μηνών μετά από την ημερομηνία ολοκλήρωσης της επιθεώρησης,

.2 η επόμενη ετήσια ή ενδιάμεση επιθεώρηση που απαιτείται από τον κανονισμό 8 του παρόντος Παραρτήματος πρέπει να ολοκληρώνεται στα διαστήματα που προβλέπει αυτός ο κανονισμός με βάση τη νέα ,

.3 η ημερομηνία λήξης μπορεί να μείνει αμετάβλητη με την προϋπόθεση ότι μία ή περισσότερες ετήσιες ή ενδιάμεσες επιθεωρήσεις, κατά περίπτωση, διενεργούνται έτσι ώστε να μην υπάρξει υπέρβαση των μέγιστων διαστημάτων μεταξύ επιθεωρήσεων που προβλέπει ο κανονισμός 8 του παρόντος Παραρτήματος.

9 Ένα Πιστοποιητικό που εκδίδεται σύμφωνα με τον κανονισμό 9 του παρόντος Παραρτήματος παύει να ισχύει σε κάθε μια από τις ακόλουθες περιπτώσεις:

.1 εάν οι σχετικές επιθεωρήσεις δεν ολοκληρωθούν εντός των περιόδων που προσδιορίζονται στον κανονισμό 8.1 του παρόντος Παραρτήματος,

.2 εάν το Πιστοποιητικό δεν επικυρωθεί σύμφωνα με τον κανονισμό 8.1.3 ή 8.1.4 του παρόντος Παραρτήματος,

.3 με τη αλλαγή της σημαίας του πλοίου σε σημαία άλλου Κράτους. Ένα νέο Πιστοποιητικό πρέπει να εκδοθεί μόνον όταν η Κυβέρνηση που εκδίδει το νέο Πιστοποιητικό είναι πλήρως ικανοποιημένη ότι το πλοίο συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις του κανονισμού 8.3.1 και 8.3.2 του παρόντος Παραρτήματος. Σε περίπτωση αλλαγής σημαίας μεταξύ Μερών, και εφόσον ζητηθεί εντός 3 μηνών από την πραγματοποίηση της αλλαγής, η Κυβέρνηση του Μέρους του οποίου την σημαία έφερε το πλοίο πρέπει να διαβιβάσει, το συντομότερο δυνατό στην Αρχή αντίγραφα του Πιστοποιητικού που έφερε το πλοίο πριν από τη αλλαγή και, εφόσον υπάρχουν, αντίγραφα των σχετικών εκθέσεων επιθεωρήσεων.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4 – ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ, ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ, ΔΙΑΡΡΥΘΜΙΣΗ ΚΑΙ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ

Κανονισμός 11
Σχεδιασμός, κατασκευή, εξοπλισμός και εκμετάλλευση

1 Ο σχεδιασμός, η κατασκευή, ο εξοπλισμός και η εκμετάλλευση πλοίων που έχουν πιστοποιηθεί για τη μεταφορά Επιβλαβών Υγρών Ουσιών χύδην από εκείνες που ονομάζονται στο κεφάλαιο 17 του Διεθνούς Κώδικα Χημικών Χύδην, πρέπει να συμμορφώνονται με τις ακόλουθες διατάξεις ώστε να ελαχιστοποιείται η ανεξέλεγκτη απόρριψη στην θάλασσα αυτών των ουσιών:

.1 του Διεθνούς Κώδικα Χημικών Χύδην όταν το δεξαμενόπλοιο χημικών έχει κατασκευαστεί την 1 Ιουλίου 1986 ή μετά, ή

.2 του Κώδικα Χημικών Χύδην, όπως αναφέρεται στην παράγραφο 1.7.2 αυτού του Κώδικα για:

.1 πλοία των οποίων η σύμβαση ναυπήγησης τοποθετείται στις 2 Νοεμβρίου 1973 ή μετά αλλά τα οποία κατασκευάστηκαν πριν από την 1 Ιουλίου 1986, και τα οποία δραστηριοποιούνται σε ταξίδια σε λιμένες ή τερματικούς σταθμούς που εμπίπτουν στην δικαιοδοσία άλλων Κρατών Μερών της Σύμβασης, και

.2 πλοία που έχουν κατασκευαστεί την 1 Ιουλίου 1983 ή μετά, αλλά σε κάθε περίπτωση πριν από την 1 Ιουλίου 1986, τα οποία δραστηριοποιούνται αποκλειστικά σε ταξίδια μεταξύ λιμένων ή τερματικών σταθμών εντός του Κράτους του οποίου την σημαία δικαιούται να φέρει το πλοίο.

.3 του Κώδικα Χημικών Χύδην, όπως αναφέρεται στην παράγραφο 1.7.3 αυτού του Κώδικα για:

1. πλοία των οποίων η σύμβαση ναυπήγησης τοποθετείται σε ημερομηνία πριν τις 2 Νοεμβρίου 1973 και τα οποία δραστηριοποιούνται σε ταξίδια σε λιμένες ή τερματικούς σταθμούς

που εμπίπτουν στην δικαιοδοσία άλλων Κρατών Μερών της Σύμβασης, και

.2 πλοία κατασκευασμένα πριν από την 1 Ιουλίου 1983, τα οποία δραστηριοποιούνται αποκλειστικά σε ταξίδια μεταξύ λιμένων ή τερματικών σταθμών εντός του Κράτους του οποίου την σημαία δικαιούται να φέρει το πλοίο.

2 Σε σχέση με πλοία άλλα από δεξαμενόπλοια χημικών ή δεξαμενόπλοια μεταφοράς υγροποιημένου αερίου που έχουν πιστοποιηθεί για τη μεταφορά Επιβλαβών Υγρών Ουσιών χύδην από εκείνες που ονομάζονται στο κεφάλαιο 17 του Διεθνούς Κώδικα Χημικών Χύδην, η Αρχή πρέπει να θεσπίζει κατάλληλα μέτρα βάσει των Κατευθυντήριων Οδηγιών* που έχει αναπτύξει ο Οργανισμός έτσι ώστε να εξασφαλίζεται ότι οι διατάξεις πρέπει να είναι τέτοιες που να ελαχιστοποιείται η ανεξέλεγκτη απόρριψη στην θάλασσα τέτοιων ουσιών.

Κανονισμός 12
Διατάξεις άντλησης, σωληνώσεων, εκφόρτωσης και δεξαμενές ακάθαρτων καταλοίπων

1 Κάθε πλοίο που έχει κατασκευαστεί πριν από την 1 Ιουλίου 1986 πρέπει να διαθέτει διαρρύθμιση άντλησης και σωληνώσεων τέτοια που να εξασφαλίζει ότι κάθε δεξαμενή που έχει πιστοποιηθεί για τη μεταφορά ουσιών της Κατηγορίας X ή Y δεν διατηρεί ποσότητα καταλοίπων που να υπερβαίνει τα 300 λίτρα εντός της δεξαμενής και των σχετικών σωληνώσεών της και ότι κάθε δεξαμενή που έχει πιστοποιηθεί για τη μεταφορά ουσιών της Κατηγορίας Z δεν διατηρεί ποσότητα καταλοίπων που να υπερβαίνει τα 900 λίτρα εντός της δεξαμενής και των σχετικών σωληνώσεών της. Μία δοκιμή απόδοσης πρέπει να πραγματοποιείται σύμφωνα με το προσάρτημα 5 του παρόντος Παραρτήματος.

2 Κάθε πλοίο που έχει κατασκευαστεί την 1 Ιουλίου 1986 ή μετά, αλλά σε κάθε περίπτωση πριν την 1 Ιανουαρίου 2007, πρέπει να διαθέτει διαρρύθμιση άντλησης και σωληνώσεων τέτοια που να εξασφαλίζει ότι κάθε δεξαμενή που έχει πιστοποιηθεί για τη μεταφορά ουσιών της Κατηγορίας X ή Y δεν διατηρεί ποσότητα καταλοίπων που να υπερβαίνει τα 100 λίτρα εντός της δεξαμενής και των σχετικών σωληνώσεών της και ότι κάθε δεξαμενή που έχει πιστοποιηθεί για τη μεταφορά ουσιών της Κατηγορίας Z δεν διατηρεί ποσότητα καταλοίπων που να υπερβαίνει τα 300 λίτρα εντός της δεξαμενής και των σχετικών σωληνώσεών της. Μία δοκιμή απόδοσης πρέπει να πραγματοποιείται σύμφωνα με το προσάρτημα 5 του παρόντος Παραρτήματος.

3 Κάθε πλοίο που κατασκευάζεται την 1 Ιανουαρίου 2007 ή μετά, πρέπει να διαθέτει διαρρύθμιση άντλησης και σωληνώσεων τέτοια που να εξασφαλίζει ότι κάθε δεξαμενή που έχει πιστοποιηθεί για τη μεταφορά ουσιών της Κατηγορίας X, Y ή Z δεν διατηρεί ποσότητα καταλοίπων που να υπερβαίνει τα 75 λίτρα εντός της δεξαμενής και των σχετικών σωληνώσεών της. Μία δοκιμή απόδοσης πρέπει να πραγματοποιείται σύμφωνα με το προσάρτημα 5 του παρόντος Παραρτήματος.

---

* Γίνεται αναφορά στις αποφάσεις A.673(16) και MEPC.120(52).

4 Για ένα πλοίο άλλο από δεξαμενόπλοιο χημικών κατασκευασμένο πριν από την 1 Ιανουαρίου 2007, που δεν μπορεί να ικανοποιήσει τις απαιτήσεις διαρρύθμισης άντλησης και σωληνώσεων για τις ουσίες της Κατηγορίας Ζ που αναφέρονται στις παραγράφους 1 και 2 του παρόντος κανονισμού, δεν ισχύει ποσοτική απαίτηση. Η συμμόρφωση θεωρείται ότι έχει επιτευχθεί εάν η δεξαμενή κενώνεται στον μεγαλύτερο εφαρμόσιμο βαθμό.

5 Οι δοκιμές απόδοσης άντλησης που αναφέρονται στις παραγράφους 1,2 και 3 του παρόντος κανονισμού πρέπει να εγκρίνονται από την Αρχή. Οι δοκιμές απόδοσης άντλησης πρέπει να χρησιμοποιούν νερό ως μέσο ελέγχου.

6 Πλοία που πιστοποιούνται για τη μεταφορά ουσιών Κατηγορίας Χ, Υ ή Ζ πρέπει να έχουν ένα υποβρύχιο στόμιο (ή στόμια) απόρριψης.

7 Για πλοία που έχουν κατασκευαστεί πριν την 1 Ιανουαρίου 2007 και έχουν πιστοποιηθεί για τη μεταφορά ουσιών της Κατηγορίας Ζ, το υποβρύχιο στόμιο απόρριψης που απαιτείται δυνάμει της παραγράφου 6 του παρόντος κανονισμού δεν είναι υποχρεωτικό.

8 Το υποβρύχιο στόμιο (ή στόμια) απόρριψης πρέπει να βρίσκεται εντός του χώρου του φορτίου πλησίον της καμπής του υδροσυλλέκτη και να είναι διαρρυθμισμένο κατά τέτοιο τρόπο που να αποφεύγεται η εκ νέου πρόσληψη μιγμάτων καταλοίπων/ύδατος από τις εισόδους εισαγωγής θαλασσινού νερού του πλοίου.

9 Η διαρρύθμιση του υποβρύχιου στομίου απόρριψης πρέπει να είναι τέτοια που το μίγμα καταλοίπων/ύδατος που απορρίπτεται στην θάλασσα να μην περνά από το οριακό στρώμα του πλοίου. Για τον σκοπό αυτό, όταν η απόρριψη γίνεται κάθετα στο εξωτερικό μεταλλικό περίβλημα του πλοίου, η ελάχιστη διάμετρος του στομίου απόρριψης διέπεται από την ακόλουθη εξίσωση:

$$d = \frac{Q_d}{5L_d}$$

Όπου:

d = η ελάχιστη διάμετρος του στομίου απόρριψης (σε μέτρα)
L_d = η απόσταση από την όρθια της πρώρας μέχρι το στόμιο απόρριψης (σε μέτρα)
Q_d = ο μέγιστος επιλεγείς ρυθμός με τον οποίο το πλοίο μπορεί να απορρίπτει ένα μίγμα καταλοίπων/ύδατος μέσω του στομίου (m^3/h)

10 Όταν η φορά της απόρριψης είναι σε γωνία προς το εξωτερικό μεταλλικό περίβλημα του πλοίου, η ανωτέρω σχέση πρέπει να μεταβάλλεται αντικαθιστώντας το Q_d με εκείνη τη συνιστώσα του Q_d που είναι κάθετη στο εξωτερικό μεταλλικό περίβλημα του πλοίου.

11 *Δεξαμενές ακάθαρτων καταλοίπων*

Παρόλο που το παρόν Παράρτημα δεν απαιτεί την εγκατάσταση δεξαμενών προοριζόμενων συγκεκριμένα για ακάθαρτα κατάλοιπα, ίσως απαιτούνται δεξαμενές ακάθαρτων καταλοίπων για ορισμένες διαδικασίες πλυσίματος. Οι δεξαμενές φορτίου μπορεί να χρησιμοποιούνται ως δεξαμενές ακάθαρτων καταλοίπων.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5 – ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΕΣ ΑΠΟΡΡΙΨΕΙΣ ΚΑΤΑΛΟΙΠΩΝ ΕΠΙΒΛΑΒΩΝ ΥΓΡΩΝ ΟΥΣΙΩΝ

Κανονισμός 13

Έλεγχος απορρίψεων καταλοίπων Επιβλαβών Υγρών Ουσιών

Με την προϋπόθεση των διατάξεων του κανονισμού 3 του παρόντος Παραρτήματος ο έλεγχος των απορρίψεων Επιβλαβών Υγρών Ουσιών ή υδάτινου έρματος, αποπλυμάτων δεξαμενών ή λοιπών μιγμάτων που περιέχουν τέτοιες ουσίες πρέπει να συμμορφώνεται με τις ακόλουθες απαιτήσεις.

1 Διατάξεις περί απόρριψης

1.1 Η απόρριψη στην θάλασσα καταλοίπων ουσιών που έχουν καταταχθεί στην Κατηγορία X, Y ή Z ή ουσιών που έχουν εκτιμηθεί προσωρινά ως τέτοιες ή υδάτινου έρματος, αποπλυμάτων δεξαμενών ή άλλων μιγμάτων που περιέχουν τέτοιες ουσίες απαγορεύεται, εκτός εάν αυτές οι απορρίψεις πραγματοποιούνται σε πλήρη συμμόρφωση με τις εφαρμοστέες επιχειρησιακές απαιτήσεις που περιλαμβάνονται στο παρόν Παράρτημα.

1.2 Πριν από την διεξαγωγή οποιασδήποτε διαδικασίας προπλυσίματος ή απόρριψης σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό, η σχετική δεξαμενή πρέπει να κενώνεται στον μέγιστο βαθμό ακολουθώντας τις διαδικασίες που περιγράφονται στο Εγχειρίδιο.

1.3 Η μεταφορά ουσιών που δεν έχουν ταξινομηθεί, εκτιμηθεί προσωρινά ή εκτιμηθεί όπως αναφέρεται στον κανονισμό 6 του παρόντος Παραρτήματος ή υδάτινου έρματος, αποπλυμάτων δεξαμενών ή άλλων μιγμάτων που περιέχουν τέτοια κατάλοιπα απαγορεύεται όπως απαγορεύεται και κάθε επακόλουθη απόρριψη αυτών των ουσιών στην θάλασσα.

2 Πρότυπα απόρριψης

2.1 Στις περιπτώσεις που οι διατάξεις του παρόντος κανονισμού επιτρέπουν την απόρριψη στην θάλασσα καταλοίπων ουσιών των Κατηγοριών X,Y ή Z ή ουσιών που έχουν εκτιμηθεί προσωρινά ως τέτοιες ή υδάτινου έρματος, αποπλυμάτων δεξαμενών ή άλλων μιγμάτων που περιέχουν τέτοιες ουσίες, ισχύουν τα ακόλουθα πρότυπα απόρριψης:

.1 το πλοίο πλέει σε πορεία με ταχύτητα τουλάχιστον 7 κόμβων στην περίπτωση των αυτοπροωθούμενων πλοίων ή τουλάχιστον 4 κόμβων

στην περίπτωση μη αυτοπροωθούμενων πλοίων,

.2 η απόρριψη γίνεται κάτω από την ίσαλο γραμμή, μέσω του υποβρύχιου στομίου (ή στομίων) απόρριψης, χωρίς να υπερβαίνεται ο μέγιστος ρυθμός απόρριψης για τον οποίο έχει (ή έχουν) σχεδιαστεί το υποβρύχιο στόμιο (ή στόμια) απόρριψης, και

.3 η απόρριψη γίνεται σε απόσταση τουλάχιστον 12 ναυτικών μιλίων από την πλησιέστερη ξηρά και σε περιοχή με βάθος όχι μικρότερο των 25 μέτρων.

2.2 Για πλοία που έχουν κατασκευαστεί πριν από την 1 Ιανουαρίου 2007, η απόρριψη στην θάλασσα καταλοίπων των ουσιών της Κατηγορίας Ζ ή εκείνων που προσωρινά έχουν εκτιμηθεί ως τέτοιες ή υδάτινου έρματος, αποπλυμάτων δεξαμενών ή άλλων μιγμάτων που περιέχουν τέτοιες ουσίες κάτω από την ίσαλο γραμμή δεν είναι υποχρεωτική.

2.3 Η Αρχή μπορεί να παραιτηθεί από τις απαιτήσεις της παραγράφου 2.1.3 για ουσίες της Κατηγορίας Ζ, όσον αφορά την απόσταση των τουλάχιστον 12 ναυτικών μιλίων από την πλησιέστερη ξηρά για πλοία που δραστηριοποιούνται αποκλειστικά σε ταξίδια εντός υδάτων που υπόκεινται στην κυριαρχία ή δικαιοδοσία του Κράτους της σημαίας την οποία δικαιούται να φέρει το πλοίο. Επιπροσθέτως, η Αρχή μπορεί να παραιτείται από την ίδια απαίτηση όσον αφορά την όχι μικρότερη των 12 ναυτικών μιλίων από την πλησιέστερη ξηρά απόσταση απόρριψης για ένα συγκεκριμένο πλοίο που δικαιούται να φέρει την σημαία του Κράτους της, όταν δραστηριοποιείται σε ταξίδια εντός υδάτων που υπόκεινται στην κυριαρχία ή την δικαιοδοσία ενός όμορου κράτους μετά την έγγραφη σύναψη συμφωνίας παραίτησης μεταξύ των δύο ενδιαφερομένων παράκτιων Κρατών, με την προϋπόθεση ότι δεν θίγεται τρίτο μέρος. Πληροφορίες σχετικά με αυτήν την συμφωνία πρέπει να διαβιβάζονται στον Οργανισμό εντός 30 ημερών προς περαιτέρω κυκλοφόρηση στα Μέρη της Σύμβασης για την ενημέρωσή τους και για τις δέουσες ενέργειες, εάν υπάρξουν.

3 Εξαερισμός καταλοίπων φορτίου

Διαδικασίες εξαερισμού εγκεκριμένες από την Αρχή μπορεί να χρησιμοποιούνται για την απομάκρυνση καταλοίπων φορτίου από μία δεξαμενή. Αυτές οι διαδικασίες πρέπει να συμφωνούν με το προσάρτημα 7 του παρόντος Παραρτήματος. Κάθε ποσότητα ύδατος που εισάγεται ακολούθως στην δεξαμενή πρέπει να θεωρείται καθαρή και δεν πρέπει να υπόκειται στις απαιτήσεις απόρριψης του παρόντος Παραρτήματος.

4 Απαλλαγή σε περίπτωση πρόπλυσης

Κατόπιν αιτήσεως του πλοιάρχου του πλοίου μπορεί να χορηγείται απαλλαγή από την προϋπόθεση πρόπλυσης από την Κυβέρνηση του υποδεχόμενου Μέρους, στις περιπτώσεις που μένει ικανοποιημένη ότι:

.1 η δεξαμενή μετά την εκφόρτωση πρόκειται να φορτωθεί εκ νέου με την ίδια ουσία ή με άλλη ουσία συμβατή με την προηγούμενη και ότι η δεξαμενή

δεν πρόκειται να πλυθεί ή να ερματιστεί πριν από την φόρτωση, ή

.2 η δεξαμενή μετά την εκφόρτωση ούτε πλένεται ούτε ερματίζεται στην θάλασσα. Η πρόπλυση σύμφωνα με την σχετική παράγραφο του παρόντος κανονισμού πρέπει να διεξάγεται σε άλλο λιμένα, με την προϋπόθεση της έγγραφης βεβαίωσης ότι υπάρχει διαθέσιμη εγκατάσταση υποδοχής σε αυτόν τον λιμένα και ότι επαρκεί για τον σκοπό αυτό, ή

.3 τα κατάλοιπα του φορτίου πρέπει να αφαιρεθούν με διαδικασία εξαερισμού εγκεκριμένη από την Αρχή σύμφωνα με το προσάρτημα 7 του παρόντος Παραρτήματος.

5 Η χρήση καθαριστικών μέσων ή προσθετικών

5.1 Όταν ένα μέσον πλυσίματος άλλον από ποσότητα νερού, όπως ορυκτέλαιο ή χλωριωμένος διαλύτης, χρησιμοποιείται αντί για νερό για το πλύσιμο μίας δεξαμενής, η απόρριψή του πρέπει να διέπεται από τις διατάξεις είτε του Παραρτήματος Ι είτε του Παραρτήματος ΙΙ, οι οποίες είχαν εφαρμογή στο συγκεκριμένο μέσον καθαρισμού εάν μεταφερόταν ως φορτίο. Οι διαδικασίες πλυσίματος δεξαμενής που περιλαμβάνουν την χρήση ενός τέτοιου μέσου πρέπει να ορίζονται στο Εγχειρίδιο και να εγκρίνονται από την Αρχή.

5.2 Όταν μικρές ποσότητες καθαριστικών πρόσθετων ουσιών (απορρυπαντικά προϊόντα) προστίθενται στο νερό για την διευκόλυνση του πλυσίματος της δεξαμενής, δεν πρέπει να χρησιμοποιούνται προσθετικά που περιέχουν συστατικά Ρυπαντικής Κατηγορίας Χ, με την εξαίρεση εκείνων των συστατικών που είναι εύκολα βιοδιασπώμενα και εμφανίζονται σε μία συνολική συγκέντρωση μικρότερη του 10% της καθαριστικής πρόσθετης ουσίας. Δεν έχουν εφαρμογή περιορισμοί επιπλέον εκείνων που είναι εφαρμοστέοι στην δεξαμενή ως αποτέλεσμα του προηγούμενου φορτίου της.

6 Απόρριψη καταλοίπων της Κατηγορίας Χ

6.1 Με την προϋπόθεση της διάταξης της παραγράφου 1, έχουν εφαρμογή οι ακόλουθες διατάξεις:

.1 Μία δεξαμενή από την οποία έχει εκφορτωθεί ουσία της Κατηγορίας Χ πρέπει να υπόκειται σε πρόπλυση πριν το πλοίο αποπλεύσει από τον λιμένα εκφόρτωσης. Τα προκύπτοντα κατάλοιπα πρέπει να απορρίπτονται σε μία εγκατάσταση υποδοχής μέχρι που η συγκέντρωση της ουσίας στα αποπλύματα που εκρέουν σε μία τέτοια εγκατάσταση, όπως υποδεικνύουν οι αναλύσεις δειγμάτων των αποπλυμάτων που λαμβάνει ο επιθεωρητής, καταστεί ίση ή μικρότερη από 0,1% κατά βάρος. Όταν επιτευχθεί το επιθυμητό επίπεδο συγκέντρωσης, τα αποπλύματα που απομένουν στην δεξαμενή πρέπει να εξακολουθούν να απορρίπτονται στην εγκατάσταση υποδοχής μέχρι να αδειάσει η δεξαμενή. Κατάλληλες καταχωρήσεις αυτών των επιχειρήσεων πρέπει να εισάγονται

στο Βιβλίο Φορτίου και να προσυπογράφονται από τον επιθεωρητή του κανονισμού 16.1.

.2 Κάθε ποσότητα ύδατος που εισάγεται ακολούθως στην δεξαμενή μπορεί να απορρίπτεται στην θάλασσα σύμφωνα με τα πρότυπα απόρριψης του κανονισμού 13.2.

.3 Στις περιπτώσεις που η Κυβέρνηση του υποδεχόμενου μέρους μείνει ικανοποιημένη ότι δεν είναι εφαρμόσιμη η μέτρηση της συγκέντρωσης της ουσίας στα αποπλύματα εκροής χωρίς την πρόκληση αδικαιολόγητης καθυστέρησης στο πλοίο, αυτό το Μέρος μπορεί να αποδεχθεί μία εναλλακτική διαδικασία ως ισοδύναμη για την λήψη της απαιτούμενης συγκέντρωσης του κανονισμού 13.6.1.1, με την προϋπόθεση ότι:

.1 η δεξαμενή υποβάλλεται σε πρόπλυση σύμφωνα με μία διαδικασία εγκεκριμένη από την Αρχή σε συμμόρφωση με το προσάρτημα 6 του παρόντος Παραρτήματος, και

.2 κατάλληλες καταχωρήσεις πρέπει να εισάγονται στο Βιβλίο Φορτίου και να βεβαιώνονται από τον επιθεωρητή ο οποίος αναφέρεται στον κανονισμό 16.1.

7 Απόρριψη καταλοίπων της Κατηγορίας Υ και Ζ

7.1 Με την προϋπόθεση της διάταξης της παραγράφου 1, έχουν εφαρμογή οι ακόλουθες διατάξεις:

.1 Αναφορικά με τις διαδικασίες απόρριψης καταλοίπων για ουσίες της Κατηγορίας Υ ή Ζ, ισχύουν τα πρότυπα απόρριψης του κανονισμού 13.2.

.2 Εάν η εκφόρτωση μίας ουσίας της Κατηγορίας Υ ή Ζ δεν πραγματοποιηθεί σύμφωνα με το Εγχειρίδιο, πρέπει να λαμβάνει χώρα πρόπλυση πριν το πλοίο αποπλεύσει από τον λιμένα εκφόρτωσης, με την εξαίρεση των περιπτώσεων που λαμβάνονται εναλλακτικά μέτρα που κρίνονται ικανοποιητικά από τον επιθεωρητή του κανονισμού 16.1 του παρόντος Παραρτήματος για την απομάκρυνση των καταλοίπων φορτίου από το πλοίο στις ποσότητες που προσδιορίζονται στο παρόν Παράρτημα. Τα αποπλύματα της δεξαμενής που προκύπτουν από την πρόπλυση πρέπει να απορρίπτονται σε μία εγκατάσταση υποδοχής στον λιμένα εκφόρτωσης ή σε άλλο λιμένα με κατάλληλη εγκατάσταση υποδοχής, με την προϋπόθεση της έγγραφης επιβεβαίωσης ότι υπάρχει διαθέσιμη εγκατάσταση υποδοχής σε αυτόν τον λιμένα και ότι επαρκεί για αυτόν τον σκοπό.

.3 Για Ουσίες Υψηλού Ιξώδους ή Στερεοποιούμενες Ουσίες της Κατηγορίας Υ ισχύουν τα ακόλουθα:

.1 πρέπει να εφαρμόζεται μία διαδικασία πρόπλυσης όπως ορίζεται στο προσάρτημα 6,

.2 το μίγμα καταλοίπων/ύδατος που παράγεται κατά την διάρκεια της πρόπλυσης πρέπει να απορρίπτεται σε μία εγκατάσταση υποδοχής μέχρι να αδειάσει η δεξαμενή, και

.3 κάθε ποσότητα ύδατος που πρόκειται να εισαχθεί ακολούθως στην δεξαμενή μπορεί να απορριφθεί στην θάλασσα σύμφωνα με τα πρότυπα απόρριψης του κανονισμού 13.2.

7.2 Επιχειρησιακές απαιτήσεις για ερματισμό και αφερματισμό

7.2.1 Μετά την εκφόρτωση και, στις περιπτώσεις που αυτό απαιτείται, την πρόπλυση, μία δεξαμενή φορτίου μπορεί να ερματίζεται. Οι διαδικασίες για την απόρριψη αυτού του έρματος ορίζονται στον κανονισμό 13.2.

7.2.2 Το έρμα που εισάγεται σε μία δεξαμενή φορτίου που έχει πλυθεί σε τέτοιο βαθμό που το έρμα να περιέχει λιγότερο από 1 ppm της ουσίας που μεταφέρθηκε προηγουμένως, μπορεί να απορρίπτεται στην θάλασσα χωρίς να λαμβάνεται υπόψη ο ρυθμός απόρριψης, η ταχύτητα του πλοίου και η θέση του στομίου απόρριψης, με την προϋπόθεση ότι το πλοίο δεν απέχει λιγότερο από 12 μίλια από την πλησιέστερη ξηρά και πλέει σε ύδατα βάθους τουλάχιστον 25 μέτρων. Ο απαιτούμενος βαθμός καθαριότητας έχει επιτευχθεί όταν μία πρόπλυση, όπως προσδιορίζεται στο προσάρτημα 6, έχει πραγματοποιηθεί και η δεξαμενή έχει κατόπιν πλυθεί με έναν πλήρη κύκλο της μηχανής καθαρισμού για πλοία που έχουν κατασκευαστεί πριν την 1 Ιουλίου 1994 ή με ποσότητα ύδατος όχι μικρότερη από την υπολογιζόμενη με βάση το k=1,0.

7.2.3 Η απόρριψη στην θάλασσα καθαρού ή διαχωρισμένου έρματος δεν πρέπει να υπόκειται στις απαιτήσεις του παρόντος Παραρτήματος.

8. Απορρίψεις στην Περιοχή της Ανταρκτικής

8.1 Ως *Περιοχή της Ανταρκτικής* νοείται η θαλάσσια περιοχή νοτίως του πλάτους 60^{o}N.

8.2 Στην Περιοχή της Ανταρκτικής απαγορεύεται κάθε απόρριψη στην θάλασσα Επιβλαβών Υγρών Ουσιών ή μιγμάτων που περιέχουν τέτοιες ουσίες.

Κανονισμός 14
Εγχειρίδιο Διαδικασιών και Διατάξεων

1 Κάθε πλοίο που πιστοποιείται για τη μεταφορά ουσιών των Κατηγοριών X, Y ή Z πρέπει να φέρει ένα Εγχειρίδιο εγκεκριμένο από την Αρχή. Το Εγχειρίδιο πρέπει να έχει συγκεκριμένη διάταξη, σύμφωνα με το προσάρτημα 4 του παρόντος Παραρτήματος.

Στην περίπτωση πλοίου που δραστηριοποιείται σε διεθνή ταξίδια όπου η χρησιμοποιούμενη γλώσσα δεν είναι η Αγγλική, η Γαλλική ή η Ισπανική, το κείμενο πρέπει να περιλαμβάνει μετάφραση σε μία από αυτές τις γλώσσες.

2 Ο βασικός σκοπός του Εγχειριδίου είναι να περιγράφει για τους αξιωματικούς του πλοίου τις διατάξεις του χώρου και όλες τις επιχειρησιακές διαδικασίες σε σχέση με τον χειρισμό φορτίων, τον καθαρισμό δεξαμενών, τον χειρισμό ακαθάρτων καταλοίπων και τον ερματισμό και αφερματισμό δεξαμενών φορτίων, που πρέπει να ακολουθούνται προκειμένου να πληρούνται οι απαιτήσεις του παρόντος Παραρτήματος.

Κανονισμός 15
Βιβλίο Φορτίου

1 Κάθε πλοίο στο οποίο έχει εφαρμογή το παρόν Παράρτημα πρέπει να διαθέτει ένα Βιβλίο Φορτίου, είτε ως τμήμα του επίσημου ημερολογίου του πλοίου είτε διαφορετικά, με τη μορφή που προσδιορίζεται στο προσάρτημα 2 του παρόντος Παραρτήματος.

2 Μετά την ολοκλήρωση οποιασδήποτε επιχείρησης από αυτές που προσδιορίζονται στο προσάρτημα 2 του παρόντος Παραρτήματος, η επιχείρηση πρέπει να καταχωρείται χωρίς καθυστέρηση στο Βιβλίο Φορτίου.

3 Στην περίπτωση ακούσιας απόρριψης επιβλαβούς υγρής ουσίας ή μίγματος που περιέχει μία τέτοια ουσία ή απόρριψης που καλύπτεται από τις διατάξεις του κανονισμού 3 του παρόντος Παραρτήματος, πρέπει να εισάγεται σχετική καταχώρηση στο Βιβλίο Φορτίου, όπου περιγράφονται οι συνθήκες και η αιτία της απόρριψης.

4 Κάθε καταχώρηση πρέπει να υπογράφεται από τον αξιωματικό ή τους αξιωματικούς που είχαν την ευθύνη της συγκεκριμένης επιχείρησης και κάθε σελίδα πρέπει να υπογράφεται από τον πλοίαρχο του πλοίου. Οι καταχωρήσεις στο Βιβλίο Φορτίου, για πλοία που διαθέτουν Διεθνές Πιστοποιητικό Πρόληψης Ρύπανσης για τη Μεταφορά Επιβλαβών Υγρών Ουσιών Χύδην ή το πιστοποιητικό του κανονισμού 7 του παρόντος Παραρτήματος, πρέπει να εισάγονται τουλάχιστον στην Αγγλική, Γαλλική ή Ισπανική γλώσσα. Στις περιπτώσεις που έχουν εισαχθεί καταχωρήσεις και σε μία επίσημη εθνική γλώσσα του Κράτους του οποίου την σημαία δικαιούται να φέρει το πλοίο, αυτή η γλώσσα υπερισχύει στην περίπτωση διαφορών ή αντιφάσεων.

5 Το Βιβλίο Φορτίου πρέπει να φυλάσσεται σε μέρος που να είναι εύκολα διαθέσιμο για έλεγχο και, με την εξαίρεση ρυμουλκούμενων μη επανδρωμένων πλοίων, πρέπει να παραμένει στο πλοίο. Το Βιβλίο Φορτίου πρέπει να διατηρείται για μία περίοδο τριών ετών μετά την εισαγωγή της τελευταίας καταχώρησης.

6 Η αρμόδια αρχή της Κυβέρνησης ενός Μέρους μπορεί να ελέγχει το Βιβλίο Φορτίου που φέρει οποιοδήποτε πλοίο στο οποίο έχει εφαρμογή το παρόν Παράρτημα όσο το πλοίο βρίσκεται στον λιμένα του, και μπορεί να λαμβάνει αντίγραφα από οποιαδήποτε εγγραφή αυτού του βιβλίου και να ζητά από τον πλοίαρχο να επικυρώνει

ότι το αντίγραφο είναι ακριβές αντίγραφο της σχετικής εγγραφής. Κάθε αντίγραφο που λαμβάνεται κατ'αυτόν τον τρόπο και που έχει επικυρωθεί από τον πλοίαρχο του πλοίου ως ακριβές αντίγραφο μίας εγγραφής του Βιβλίου Φορτίου του πλοίου πρέπει να είναι δεκτό σε οποιαδήποτε δικαστική διαδικασία ως απόδειξη των γεγονότων που αναφέρονται στην εγγραφή. Ο έλεγχος ενός Βιβλίου Φορτίου και η λήψη επικυρωμένου αντιγράφου από την αρμόδια αρχή δυνάμει της παρούσας παραγράφου πρέπει να πραγματοποιούνται όσο το δυνατόν ταχύτερα χωρίς να προκαλείται αδικαιολόγητη καθυστέρηση στο πλοίο.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6 – ΜΕΤΡΑ ΕΛΕΓΧΟΥ ΑΠΟ ΚΡΑΤΗ ΛΙΜΕΝΩΝ

Κανονισμός 16

Μέτρα ελέγχου

1 Η Κυβέρνηση κάθε Μέρους της Σύμβασης πρέπει να διορίζει ή να εξουσιοδοτεί επιθεωρητές για τον σκοπό της εφαρμογή του παρόντος κανονισμού. Οι επιθεωρητές πρέπει να εκτελούν έλεγχο σύμφωνα με τις διαδικασίες ελέγχου που έχει αναπτύξει ο Οργανισμός.*

2 Όταν ένας επιθεωρητής που έχει διοριστεί ή εξουσιοδοτηθεί από την Κυβέρνηση ενός Μέρους της Σύμβασης διαπιστώνει ότι μία επιχείρηση διεξήχθη σύμφωνα με τις απαιτήσεις του Εγχειριδίου ή ότι χορηγήθηκε απαλλαγή από την υποχρέωση πρόπλυσης, τότε ο επιθεωρητής αυτός πρέπει να εισάγει κατάλληλη καταχώρηση στο Βιβλίο Φορτίου.

3 Ο πλοίαρχος ενός πλοίου που έχει πιστοποιηθεί για τη μεταφορά Επιβλαβών Υγρών Ουσιών χύδην πρέπει να εξασφαλίζει την συμμόρφωση με τις διατάξεις του κανονισμού 13 και του παρόντος κανονισμού και την συμπλήρωση του Βιβλίου Φορτίου σύμφωνα με τον κανονισμό 15 κάθε φορά που λαμβάνουν χώρα επιχειρήσεις όπως αναφέρεται σε αυτόν τον κανονισμό.

4 Μία δεξαμενή που μετέφερε ουσία της Κατηγορίας Χ πρέπει να προπλένεται σύμφωνα τον κανονισμό 13.6. Αυτές οι επιχειρήσεις πρέπει να καταχωρούνται καταλλήλως στο Βιβλίο Φορτίου και να προσυπογράφονται από τον επιθεωρητή της παραγράφου 1 του παρόντος κανονισμού.

5 Στις περιπτώσεις που η Κυβέρνηση του υποδεχόμενου μέρους μείνει ικανοποιημένη ότι δεν είναι εφαρμόσιμη η μέτρηση της συγκέντρωσης της ουσίας στα αποπλύματα εκροής χωρίς να προκληθεί αδικαιολόγητη καθυστέρηση στο πλοίο, αυτό το Μέρος μπορεί να αποδεχθεί την εναλλακτική διαδικασία του κανονισμού 13.6.3, με την προϋπόθεση ότι ο επιθεωρητής της παραγράφου 1 του παρόντος κανονισμού πιστοποιεί στο Βιβλίο Φορτίου ότι:

---

* Αναφερθείτε στις Διαδικασίες Ελέγχου από τα Κράτη των Λιμένων που έχουν υιοθετηθεί από τον Οργανισμό δυνάμει της απόφασης Α.787(19) όπως έχουν τροποποιηθεί από την Α.882(21).

.1 η δεξαμενή, η αντλία και τα συστήματα σωληνώσεών της έχουν αδειάσει, και

.2 πραγματοποιήθηκε πρόπλυση σύμφωνα με τις διατάξεις του προσαρτήματος 6 του παρόντος Παραρτήματος, και

.3 τα αποπλύματα της δεξαμενής που προέκυψαν από αυτήν την πρόπλυση απορρίφθηκαν σε εγκατάσταση υποδοχής και η δεξαμενή είναι κενή.

6 Κατόπιν αιτήσεως του πλοιάρχου του πλοίου, η Κυβέρνηση του υποδεχόμενου Μέρους μπορεί να χορηγεί απαλλαγή στο πλοίο από την προϋπόθεση πρόπλυσης που αναφέρεται στις σχετικές παραγράφους του κανονισμού 13, όταν ικανοποιείται ένας από τους όρους του κανονισμού 13.4.

7 Η αναφερόμενη στην παράγραφο 6 του παρόντος κανονισμού απαλλαγή μπορεί μόνον να χορηγείται από την Κυβέρνηση του υποδεχόμενου Μέρους σε πλοίο που δραστηριοποιείται σε ταξίδια σε λιμένες ή τερματικούς σταθμούς που υπόκεινται στην δικαιοδοσία άλλων Κρατών Μερών της παρούσας Σύμβασης. Όταν χορηγείται τέτοια απαλλαγή, η αντίστοιχη καταχώρηση στο Βιβλίο Φορτίου πρέπει να επικυρώνεται από τον επιθεωρητή της παραγράφου 1 του παρόντος κανονισμού.

8 Εάν η εκφόρτωση δεν πραγματοποιηθεί σύμφωνα με τους όρους άντλησης της δεξαμενής που έχουν εγκρίνει οι Διοικήσεις και που βασίζονται στο προσάρτημα 5 του παρόντος Παραρτήματος, τότε μπορεί να ληφθούν εναλλακτικά μέτρα που κρίνονται ικανοποιητικά από τον επιθεωρητή της παραγράφου 1 του παρόντος κανονισμού για την αφαίρεση των καταλοίπων φορτίου από το πλοίο στις ποσότητες που προσδιορίζονται στον κανονισμό 12, κατά περίπτωση. Οι κατάλληλες καταχωρήσεις πρέπει να εισάγονται στο Βιβλίο Φορτίου.

9 Έλεγχος της Αρχής του Λιμένα στις λειτουργικές απαιτήσεις*

9.1 Ένα πλοίο όταν βρίσκεται σε λιμένα άλλου Μέρους υπόκειται σε επιθεώρηση από δεόντως εξουσιοδοτημένους αξιωματικούς αυτού του Μέρους όσον αφορά τις λειτουργικές απαιτήσεις που προβλέπονται στο παρόν Παράρτημα, όταν υπάρχουν επαρκείς ενδείξεις ώστε να πιστεύεται ότι ο πλοίαρχος ή το πλήρωμα δεν είναι εξοικειωμένοι με τις βασικές διαδικασίες επί του πλοίου που σχετικά με την πρόληψη της ρύπανσης από Επιβλαβείς Υγρές Ουσίες.

9.2 Στις περιστάσεις που αναφέρονται στην παράγραφο 9.1 του παρόντος κανονισμού, το Μέρος πρέπει να λαμβάνει τέτοια μέτρα ώστε να διασφαλίζεται ότι το πλοίο δεν μπορεί να αποπλεύσει μέχρι η κατάσταση να έχει τεθεί σε έλεγχο σύμφωνα με τις απαιτήσεις του παρόντος Παραρτήματος.

9.3 Οι διαδικασίες που αφορούν τον έλεγχο της Αρχής του λιμένα οι οποίες

* (Αναφέρεται στις Διαδικασίες Ελέγχου της Αρχής των Λιμένων που έχουν υιοθετηθεί από τον Οργανισμό δυνάμει της απόφασης Α.787(19) όπως έχουν τροποποιηθεί από την απόφαση Α.882(21).)

προβλέπονται στο Άρθρο 5 της παρούσας Σύμβασης έχουν εφαρμογή στον παρόντα κανονισμό.

9.4 Σ' αυτό τον κανονισμό τίποτα δεν θεωρείται ότι περιορίζει τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις ενός Μέρους που πραγματοποιεί έλεγχο σε σχέση με τις λειτουργικές απαιτήσεις που ειδικότερα προβλέπονται στην παρούσα Σύμβαση.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7 – ΠΡΟΛΗΨΗ ΤΗΣ ΡΥΠΑΝΣΗΣ ΠΟΥ ΠΡΟΚΥΠΤΕΙ ΑΠΟ ΠΕΡΙΣΤΑΤΙΚΟ ΣΤΟ ΟΠΟΙΟ ΕΜΠΛΕΚΟΝΤΑΙ ΕΠΙΒΛΑΒΕΙΣ ΥΓΡΕΣ ΟΥΣΙΕΣ

Κανονισμός 17
Σχέδιο έκτακτης ανάγκης του πλοίου για την αντιμετώπιση περιστατικών θαλάσσιας ρύπανσης από Επιβλαβείς Υγρές Ουσίες

1 Κάθε πλοίο ολικής χωρητικότητας 150 κόρων και άνω πιστοποιημένο για τη μεταφορά Υγρών Επιβλαβών Ουσιών πρέπει να φέρει ένα σχέδιο εκτάκτου ανάγκης για την αντιμετώπιση θαλάσσιας ρύπανσης από Επιβλαβείς Υγρές Ουσίες, το οποίο έχει εγκριθεί από την Αρχή.

2 Αυτό το σχέδιο πρέπει να είναι βασισμένο στις Οδηγίες* που έχει αναπτύξει ο Οργανισμός και να είναι συνταγμένο σε μία γλώσσα ή σε γλώσσες εργασίας που κατανοούν οι πλοίαρχος και οι αξιωματικοί. Το σχέδιο πρέπει να αποτελείται τουλάχιστον από τα ακόλουθα:

.1 την διαδικασία που πρέπει να ακολουθήσει ο πλοίαρχος ή άλλα πρόσωπα που έχουν την ευθύνη του πλοίου για την αναφορά περιστατικού ρύπανσης από Επιβλαβείς Υγρές Ουσίες, σύμφωνα με τις απαιτήσεις του Άρθρο 8 και του Πρωτοκόλλου Ι της παρούσας Σύμβασης, σύμφωνα με τις οδηγίες που έχει αναπτύξει ο Οργανισμός,**

.2 τον κατάλογο των αρχών ή των προσώπων που πρέπει να ενημερωθούν σε περίπτωση περιστατικού ρύπανσης από Επιβλαβείς Υγρές Ουσίες,

.3 λεπτομερή περιγραφή των ενεργειών που πρέπει να ληφθούν αμέσως από τα πρόσωπα που επιβαίνουν στο πλοίο για τη μείωση ή τον έλεγχο της απόρριψης Επιβλαβών Υγρών Ουσιών μετά το περιστατικό, και

.4 τις διαδικασίες και το σημείο επαφής στο πλοίο για τον συντονισμό των

---

* Αναφέρεται στις 'Οδηγίες για την ανάπτυξη σχεδίων εκτάκτου ανάγκης πλοίου για την αντιμετώπιση θαλάσσιας ρύπανσης από πετρέλαιο και/ή Επιβλαβείς Υγρές Ουσίες' που έχει υιοθετήσει η Επιτροπή Προστασίας Θαλάσσιου Περιβάλλοντος του Οργανισμού με την απόφαση MEPC.85(44), όπως έχει τροποποιηθεί από την απόφαση MEPC. … (53).

** Αναφέρεται στις Γενικές Αρχές για τα Συστήματα Αναφοράς Πλοίων και τις Απαιτήσεις Αναφοράς Πλοίων, συμπεριλαμβανομένων των Οδηγιών για την Αναφορά Περιστατικών που σχετίζονται με Επικίνδυνα Φορτία, Επιβλαβείς Ουσίες και/ή Θαλάσσιους Ρυπαντές, που έχει υιοθετήσει ο Οργανισμός με την απόφαση A.851(20).

ενεργειών επί του πλοίου με τις εθνικές και τοπικές Αρχές για την καταπολέμηση της ρύπανσης.

3 Στην περίπτωση πλοίων στα οποία έχει εφαρμογή και ο κανονισμός 37 του Παραρτήματος Ι της Σύμβασης, ένα τέτοιο σχέδιο μπορεί να συνδυάζεται με το σχέδιο εκτάκτου ανάγκης του πλοίου για την αντιμετώπιση ρύπανσης από πετρέλαιο που προβλέπει ο κανονισμός 37 του Παραρτήματος Ι της Σύμβασης. Σε αυτήν την περίπτωση, ο τίτλος αυτού του σχεδίου είναι ‘Σχέδιο εκτάκτου ανάγκης αντιμετώπισης περιστατικών ρύπανσης της θάλασσας’.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 8 – ΕΥΚΟΛΙΕΣ ΥΠΟΔΟΧΗΣ

Κανονισμός 18
Ευκολίες υποδοχής και διατάξεις τερματικών σταθμών εκφόρτωσης φορτίων

1 Η Κυβέρνηση κάθε Μέρους της Σύμβασης αναλαμβάνει να εξασφαλίσει την παροχή ευκολιών υποδοχής σύμφωνα με τις ανάγκες των πλοίων που χρησιμοποιούν τους λιμένες, τους τερματικούς σταθμούς ή τους λιμένες επισκευών του, ως εξής:

.1 Λιμένες και τερματικοί σταθμοί όπου πραγματοποιείται χειρισμός φορτίων πλοίων πρέπει να διαθέτουν επαρκείς ευκολίες για την υποδοχή καταλοίπων και μιγμάτων που περιέχουν τέτοια κατάλοιπα Επιβλαβών Υγρών Ουσιών και τα οποία είναι το αποτέλεσμα της συμμόρφωσης με το παρόν Παράρτημα, χωρίς αδικαιολόγητη καθυστέρηση για τα ενδιαφερόμενα πλοία.

.2 Λιμένες επισκευής πλοίων όπου πραγματοποιούνται επισκευές σε δεξαμενόπλοια NLS πρέπει να παρέχουν ευκολίες επαρκείς για την υποδοχή των καταλοίπων και μιγμάτων που περιέχουν Επιβλαβείς Υγρές Ουσίες στα πλοία που προσεγγίζουν τον λιμένα.

2 Η Κυβέρνηση κάθε Μέρους πρέπει να προσδιορίζει τους τύπους των ευκολιών υποδοχής που να παρέχονται για τον σκοπό της παραγράφου 1 του παρόντος κανονισμού σε κάθε λιμένα και τερματικό σταθμό φόρτωσης και εκφόρτωσης φορτίων και λιμένα επισκευών στην επικράτειά του και πρέπει να τους κοινοποιεί στον Οργανισμό.

3 Οι Κυβερνήσεις των Μερών της Σύμβασης, των οποίων οι ακτογραμμές συνορεύουν σε οποιαδήποτε δεδομένη ειδική περιοχή, πρέπει να συμφωνούν από κοινού και να θέτουν μία προθεσμία για την εκπλήρωση της απαίτησης της παραγράφου 1 του παρόντος κανονισμού, μετά την οποία τίθενται σε ισχύ οι απαιτήσεις των σχετικών παραγράφων του κανονισμού 13 σε σχέση με αυτήν την περιοχή, και πρέπει να κοινοποιούν στον Οργανισμό την κατά τα ανωτέρω οριζόμενη προθεσμία τουλάχιστον έξι μήνες εκ των προτέρων. Ο Οργανισμός πρέπει να κοινοποιεί ακολούθως αυτήν την ημερομηνία σε όλα τα Μέρη χωρίς καθυστέρηση.

4 Η Κυβέρνηση κάθε Μέρους της Σύμβασης αναλαμβάνει την υποχρέωση να εξασφαλίζει ότι οι τερματικοί σταθμοί εκφόρτωσης φορτίων παρέχουν διαρρυθμίσεις τέτοιες που να διευκολύνουν την αποστράγγιση των δεξαμενών φορτίων πλοίων που εκφορτώνουν Επιβλαβείς Υγρές Ουσίες σε αυτούς τους τερματικούς σταθμούς. Οι σωλήνες φορτίου και τα συστήματα σωληνώσεων του τερματικού σταθμού, που περιέχουν Επιβλαβείς Υγρές Ουσίες που λαμβάνονται από πλοία που εκφορτώνουν αυτές τις ουσίες στον τερματικό σταθμό, δεν πρέπει να εκκενώνονται εκ νέου στο πλοίο.

5 Κάθε Μέρος πρέπει να κοινοποιεί στον Οργανισμό, για διαβίβαση στα ενδιαφερόμενα Μέρη, κάθε περίπτωση που οι εγκαταστάσεις που απαιτούνται δυνάμει της παραγράφου 1 ή οι διατάξεις που απαιτούνται δυνάμει της παραγράφου 3 του παρόντος κανονισμού φέρονται ως ανεπαρκείς.

ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑΤΑ ΤΟΥ ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΟΣ II

ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑ 1
ΟΔΗΓΙΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΤΑΞΙΝΟΜΗΣΗ ΕΠΙΒΛΑΒΩΝ ΥΓΡΩΝ ΟΥΣΙΩΝ*

Τα προϊόντα κατατάσσονται σε Ρυπαντικές Κατηγορίες βάση μίας εκτίμησης των ιδιοτήτων τους όπως αντανακλώνται στο Προφίλ Κινδύνου της GESAMP (GESAMP = Μικτή Ομάδα Εμπειρογνωμόνων στις Επιστημονικές Πλευρές της Προστασίας του Θαλάσσιου Περιβάλλοντος) όπως εμφανίζεται στον ακόλουθο πίνακα:

Κανόνας	A1 Βιοσυσ-σώρευση	A2 Βιοδιασπα-σιμότητα	B1 Οξεία Τοξικότητα	B2 Χρόνια Τοξικότητα	D3 Μακροπρόθεσμες επιπτώσεις για την υγεία	E2 Επιπτώσεις για την άγρια πανίδα της θάλασσας και για τα βενθικά οικοσυστήματα	ΚΑΤ
1			≥5				
2	≥4		4				**X**
3		NR	4				
4	≥4	NR			CMRTNI		
5			4				
6			3				
7			2				
8	≥4	NR		Όχι 0			**Y**
9				≥1			
10						Fp, F ή S αν δεν είναι Ανόργανο	
11					CMRTNI		
12	Κάθε προϊόν που δεν πληρεί τα κριτήρια των κανόνων 1 έως 11 και 13						**Z**
13	Όλα τα προϊόντα που αναγνωρίζονται ως: ≤2 στην στήλη A1, R στην στήλη A2, κενό στην στήλη D3, όχι Fp, F ή S (εάν δεν είναι οργανικό) στην στήλη E2, και 0 (μηδέν) σε όλες τις άλλες στήλες του Προφίλ Κινδύνου της GESAMP						**OS**

* *Γίνεται αναφορά στις Οδηγίες για προσωρινή εκτίμηση χημικών, MEPC/Circ.265, όπως έχουν τροποποιηθεί.*

Συντετμημένη επεξήγηση της αναθεωρημένης Διαδικασίας Εκτίμησης Κινδύνου της GESAMP

Στήλες Α και Β = Υδάτινο Περιβάλλον					
	A			**B**	
	Βιοσυσσώρευση και Βιοδιασπασιμότητα			**Υδάτινη Τοξικότητα**	
Αριθμητική Κατάταξη	**Α1 *- Βιοσυσσώρευση**		**Α2*- Βιοδιασπασιμότητα**	**Β 1* Οξεία Τοξικότητα**	**Β 2* Χρόνια Τοξικότητα**
	log Pow	**BCF**		**LC/EC/IC$_{50}$ (mg/l)**	**NOEC (mg/l)**
0	<1or>ca.7	Μη μετρήσιμη	R=Εύκολα βιοδιασπώμενο	>1000	>1
1	≥1-<2	≥1-<10		>100-≤1000	>0.1-≤1
2	≥2-<3	≥10-<100	NR=Όχι εύκολα βιοδιασπώμενο	>10-≤100	>0.01-≤0.1
3	≥3->4	≥100-<500		>1-≤10	>0.001-≤0.01
4	≥4-<5	≥500-<4000		>0.1-≤1	≤0.001
5	≥5	≥4000		>0.01≤-0.1	
6				≤0.01	

Στήλες C και D – Ανθρώπινη Υγεία (Τοξικές επιδράσεις σε θηλαστικά)						
	C			**D**		
	Οξεία Τοξικότητα για τα Θηλαστικά			**Ερεθισμός, Διάβρωση και Μακροπρόθεσμες επιπτώσεις για την υγεία**		
Αριθμητική Κατάταξη	**C 1 Στοματική Τοξικότητα LD$_{50}$ (mg/kg)**	**C 2 Διαδερμική Τοξικότητα LD$_{50}$ (mg/kg)**	**C 3 Τοξικότητα με την Εισπνοή LC$_{50}$ (mg/l)**	**D 1 Ερεθισμός και διάβρωση δέρματος**	**D 2 Ερεθισμός και διάβρωση οφθαλμών**	**D3* Μακροπρόθεσμες επιπτώσεις για την υγεία**
0	>2000	>2000	>20	Δεν ερεθίζει	Δεν ερεθίζει	C-Καρκινογόνο M-Μεταλλαξογόνο R-τοξικό για την αναπαραγωγή S-Προκαλεί ευαισθησία A-Κίνδυνος με τη εισπνοή T-Συστημική τοξικότητα οργάνου στόχου L-Βλαπτικό για τον πνεύμονα N-Νευροτοξικό I-Ανοσοτοξικό
1	>300-≤2000	>1000≤2000	>10-≤20	Ερεθίζει ελαφρώς	Ερεθίζει ελαφρώς	
2	>50-≤300	>200-≤1000	>2-≤10	ερεθίζει	ερεθίζει	
3	>5-≤50	>50-≤200	>0.5-≤2	3 σοβαρός ερεθισμός ή διάβρωση 3A Corr. (≤4hr) 3B Corr. (≤1hr) 3C Corr. (≤3m)	Σοβαρός ερεθισμός	
4	≤5	≤50	≤0.5			

Στήλη E Παρεμπόδιση Άλλων Χρήσεων της Θάλασσας			
E 1 Χρώση	**E 2*** Φυσικές επιπτώσεις σε Άγρια Πανίδα και σε Βενθικά Οικοσυστήματα	**E 3** Παρεμπόδιση Παράκτιων Ψυχαγωγιών	
		Αριθμητική Κατάταξη	**Περιγραφή και Δράση**
NT:μη χρωστικό (μετά από έλεγχο) T: θετικό στον έλεγχο χρώσης	Fp: Επίμονη πλεύση F: Πλεύση S: Βυθιζόμενες Ουσίες	0	Καμία παρεμπόδιση **Δεν εκδίδεται προειδοποίηση**
		1	Ελαφρώς προβληματικό **Προειδοποίηση, δεν κλείνει η ψυχαγωγική εγκατάσταση**
		2	Μετρίως προβληματικό **Πιθανό κλείσιμο ψυχαγωγικής εγκατάστασης**
		3	Πολύ προβληματικό **Κλείσιμο ψυχαγωγικής εγκατάστασης**

* *Οι παραπάνω στήλες χρησιμοποιούνται στον καθορισμό Κατηγοριών Ρύπανσης*

ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑ 2

ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ ΒΙΒΛΙΟΥ ΦΟΡΤΙΟΥ ΓΙΑ ΠΛΟΙΑ ΠΟΥ ΜΕΤΑΦΕΡΟΥΝ ΕΠΙΒΛΑΒΕΙΣ ΥΓΡΕΣ ΟΥΣΙΕΣ ΧΥΔΗΝ

ΒΙΒΛΙΟ ΦΟΡΤΙΟΥ ΓΙΑ ΠΛΟΙΑ ΠΟΥ ΜΕΤΑΦΕΡΟΥΝ ΕΠΙΒΛΑΒΕΙΣ ΥΓΡΕΣ ΟΥΣΙΕΣ ΧΥΔΗΝ

Όνομα Πλοίου: ………………………………………………………………………

Διεθνές Διακριτικό Σήμα: …………………………………………………………

Αριθμός Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (ΙΜΟ): ………………………………

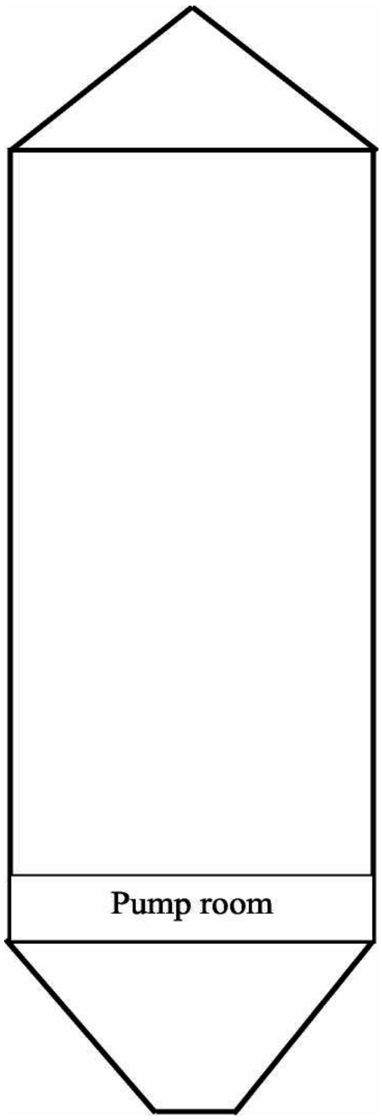
Ολική Χωρητικότητα: ………………………………………………………………

Περίοδος από: ………………………… έως: …………………………………….

Όνομα πλοίου: ……………………………………………………………

Διεθνές Διακριτικό Σήμα: …………………………………………………………

ΚΑΤΟΨΗ ΔΕΞΑΜΕΝΩΝ ΦΟΡΤΙΟΥ ΚΑΙ ΑΚΑΘΑΡΤΩΝ ΚΑΤΑΛΟΙΠΩΝ
(να συμπληρώνεται στο πλοίο)



Προσδιορισμός Δεξαμενής	Χωρητικότητα

(Δώστε την χωρητικότητα εκάστης δεξαμενής σε κυβικά μέτρα)

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Οι ακόλουθες σελίδες παρουσιάζουν έναν περιεκτικό κατάλογο στοιχείων των επιχειρήσεων φορτίου και ερματισμού που πρέπει, κατά περίπτωση, να καταχωρούνται στο Βιβλίο Φορτίου ανά δεξαμενή σύμφωνα με τον κανονισμό 15.2 του Παραρτήματος ΙΙ της Διεθνούς Σύμβασης για την Πρόληψη της Ρύπανσης από Πλοία του 1973, όπως έχει τροποποιηθεί από το Πρωτόκολλο του 1978 (MARPOL 73/78) που αναφέρεται σε αυτήν, όπως ισχύει τροποποιημένο. Τα στοιχεία έχουν ομαδοποιηθεί σε επιχειρησιακές ενότητες, κάθε μία εκ των οποίων χαρακτηρίζεται από ένα γράμμα.

Κατά την καταχώρηση στο Βιβλίο Φορτίου, η ημερομηνία, ο επιχειρησιακός κωδικός και ο αριθμός στοιχείου πρέπει να συμπληρώνονται στις κατάλληλες στήλες και τα απαιτούμενα στοιχεία να καταγράφονται χρονολογικά στα κενά.

Κάθε επιχείρηση που ολοκληρώνεται πρέπει να κλείνει με την υπογραφή και την ημερομηνία που θέτει ο υπεύθυνος ή οι υπεύθυνοι αξιωματικοί και, εάν έχει εφαρμογή, ένας επιθεωρητής εξουσιοδοτημένος από την αρμόδια αρχή του Κράτους της εκφόρτωσης του πλοίου. Κάθε σελίδα που συμπληρώνεται πρέπει να προσυπογράφεται από τον πλοίαρχο του πλοίου.

Κατάλογος Στοιχείων προς Καταχώρηση

Απαιτούνται εγγραφές για επιχειρήσεις που αφορούν όλες τις Κατηγορίες ουσιών.

(A) Φόρτωση Φορτίου

1. Τόπος φόρτωσης.

2. Προσδιορισμός δεξαμενής(-νών), όνομα ουσίας(-ιών) και Κατηγορίας(-ιών).

(B) Εσωτερική μεταφορά φορτίου

3. Όνομα και Κατηγορία μεταφερόμενου φορτίου(-τίων).

4. Προσδιορισμός δεξαμενών:

   .1 από:

   .2 προς:

5. Κενώθηκε (κενώθηκαν) η δεξαμενή (οι δεξαμενές) του σημείου 4.1;

6. Εάν όχι, ποσότητα που παραμένει στην δεξαμενή(-νες).

(C) Εκφόρτωση φορτίου

7. Τόπος εκφόρτωσης.

8. Προσδιορισμός δεξαμενής(-νών) που εκφορτώθηκαν.

9. Κενώθηκε (κενώθηκαν) η δεξαμενή (οι δεξαμενές);
   .1 Εάν ναι, επιβεβαιώστε ότι η διαδικασία του αδειάσματος και της αποστράγγισης εκτελέστηκε σύμφωνα με το Εγχειρίδιο Διαδικασιών και Διατάξεων του Πλοίου (δηλαδή: κλίση, διευθέτηση, θερμοκρασία αποστράγγισης).
   .2 Εάν όχι, ποσότητα που παραμένει στην δεξαμενή(-νες):

10. Προβλέπει το Εγχειρίδιο Διαδικασιών και Διατάξεων του Πλοίου πρόπλυση με ακόλουθη απόρριψη σε εγκαταστάσεις υποδοχής;

11. Βλάβη συστήματος άντλησης και/ή αποστράγγισης:
   .1 ώρα και φύση βλάβης,
   .2 αιτία βλάβης,
   .3 χρόνος επαναλειτουργίας συστήματος.

(D) Υποχρεωτική πρόπλυση σύμφωνα με το Εγχειρίδιο Διαδικασιών και Διατάξεων του πλοίου

12. Προσδιορισμός δεξαμενής(-νών), ουσίας(-ιών) και Κατηγορίας (-ιών):

13 Μέθοδος πλυσίματος:
   .1 αριθμός μηχανών καθαρισμού ανά δεξαμενή,
   .2 διάρκεια πλυσίματος/κύκλων πλυσίματος,
   .3 ζεστό/κρύο πλύσιμο.

14 Τα ακάθαρτα κατάλοιπα προπλυσίματος μεταφέρθηκαν:
   .1 σε εγκατάσταση υποδοχής στον λιμένα εκφόρτωσης (προσδιορίστε λιμένα)*,
   .2 σε εγκατάσταση υποδοχής αλλού (προσδιορίστε λιμένα)*

(E) Καθαρισμός δεξαμενών φορτίου εξαιρουμένου του υποχρεωτικού προπλυσίματος (άλλες επιχειρήσεις προπλυσίματος, τελικό πλύσιμο, εξαερισμός κλπ.)

15 Αναφέρατε την ώρα, ονομάστε την ή τις δεξαμενές, την ή τις ουσίες και την ή τις

---

* Οι πλοίαρχοι πρέπει να εξασφαλίζουν από τον φορέα εκμετάλλευσης των ευκολιών υποδοχής, που περιλαμβάνουν φορτηγίδες και βυτιοφόρα, μια απόδειξη ή πιστοποιητικό όπου να προσδιορίζεται η ποσότητα των μεταφερθέντων αποπλυμάτων δεξαμενών, καθώς και ο χρόνος και η ημερομηνία μεταφοράς. Η απόδειξη ή το πιστοποιητικό πρέπει να φυλάσσονται μαζί με το βιβλίο φορτίου.

Κατηγορίες και αναφέρατε:

.1 την διαδικασία πλυσίματος που χρησιμοποιήθηκε,

.2 τα καθαριστικά μέσα (προσδιορίστε καθαριστικό ή καθαριστικά μέσα και ποσότητες),

.3 την διαδικασία εξαερισμού που χρησιμοποιήθηκε (αναφέρατε αριθμό ανεμιστήρων που χρησιμοποιήθηκαν, διάρκεια εξαερισμού),

16 Τα αποπλύματα των δεξαμενών μεταφέρθηκαν:

.1 στην θάλασσα,

.2 σε εγκατάσταση υποδοχής (προσδιορίστε λιμένα)*

.3 σε δεξαμενή περισυλλογής ακαθάρτων καταλοίπων (προσδιορίστε την δεξαμενή).

(F) Απόρριψη στην θάλασσα των αποπλυμάτων των δεξαμενών

17 Προσδιορίστε δεξαμενή(-νές):

.1 Απορρίφθηκαν αποπλύματα δεξαμενής κατά την διάρκεια του καθαρισμού της ή των δεξαμενών; Εάν ναι, με ποιόν ρυθμό;

.2 Απορρίφθηκαν αποπλύματα δεξαμενής από δεξαμενή περισυλλογής ακαθάρτων καταλοίπων; Εάν ναι, αναφέρατε την ποσότητα και τον ρυθμό απόρριψης.

18 Ώρα έναρξης και λήξης άντλησης.

19 Ταχύτητα πλοίου κατά την διάρκεια της απόρριψης.

(G) Ερματισμός δεξαμενών φορτίου

20 Προσδιορίστε την ή τις δεξαμενές που ερματίστηκαν.

21 Χρόνος έναρξης ερματισμού.

(H) Απόρριψη υδάτινου έρματος από δεξαμενές φορτίου

---

* Οι πλοίαρχοι πρέπει να εξασφαλίζουν από τον φορέα εκμετάλλευσης των ευκολιών υποδοχής, που περιλαμβάνουν φορτηγίδες και βυτιοφόρα, μια απόδειξη ή πιστοποιητικό όπου να προσδιορίζεται η ποσότητα των μεταφερθέντων αποπλυμάτων δεξαμενών, καθώς και ο χρόνος και η ημερομηνία μεταφοράς. Η απόδειξη ή το πιστοποιητικό πρέπει να φυλάσσονται μαζί με το βιβλίο φορτίου.

22 Προσδιορισμός δεξαμενής(-νών).

23 Απόρριψη έρματος:

.1 στην θάλασσα,

.2 σε ευκολίες υποδοχής (προσδιορίστε λιμένα)*

24 Χρόνος έναρξης και λήξης απόρριψης έρματος.

25 Ταχύτητα πλοίου κατά την διάρκεια της απόρριψης.

(I) Ακούσια ή άλλη έκτακτη απόρριψη

26 Χρόνος συμβάντος.

27 Κατά προσέγγιση ποσότητα, ουσία(-ιες), Κατηγορία(-ιες).

28 Συνθήκες απόρριψης ή διαρροής και γενικές παρατηρήσεις.

(J) Έλεγχος από εξουσιοδοτημένους επιθεωρητές

29 Προσδιορίστε λιμένα.

30 Προσδιορίστε δεξαμενή(-νες), ουσία(-ες), Κατηγορία(-ιες) που απορρίφθηκαν στην ξηρά.

31 Κενώθηκαν η δεξαμενή(-νες), η αντλία(-ιες) και το σύστημα ή τα συστήματα σωληνώσεων;

32 Πραγματοποιήθηκε πρόπλυση σύμφωνα με το Εγχειρίδιο Διαδικασιών και Διατάξεων του πλοίου;

33 Απορρίφθηκαν στην ξηρά τα αποπλύματα δεξαμενής που προέκυψαν από την πρόπλυση και είναι κενή η δεξαμενή;

34 Έχει χορηγηθεί απαλλαγή από την υποχρεωτική πρόπλυση.

35 Λόγοι απαλλαγής.

36 Όνομα και υπογραφή εξουσιοδοτημένου επιθεωρητή.

37 Οργανισμός, εταιρία, κυβερνητική υπηρεσία για την οποία εργάζεται ο

---

* Οι πλοίαρχοι πρέπει να εξασφαλίζουν από τον φορέα εκμετάλλευσης των ευκολιών υποδοχής, που περιλαμβάνουν φορτηγίδες και βυτιοφόρα, μια απόδειξη ή πιστοποιητικό όπου να προσδιορίζεται η ποσότητα των μεταφερθέντων αποπλυμάτων δεξαμενών, καθώς και ο χρόνος και η ημερομηνία μεταφοράς. Η απόδειξη ή το πιστοποιητικό πρέπει να φυλάσσονται μαζί με το βιβλίο φορτίου.

επιθεωρητής.

(Κ) Πρόσθετες λειτουργικές διαδικασίες και παρατηρήσεις.

Όνομα πλοίου: ………………………………………………………………

Διεθνές Διακριτικό Σήμα: …………………………………………………………

Αριθμός Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού: ………………………..

ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ ΦΟΡΤΙΟΥ /ΕΡΜΑΤΙΣΜΟΥ

Ημ/νία	Κωδικός (γράμμα)	Στοιχείο (Αριθμός)	Καταγραφή επιχειρήσεων/ υπογραφή υπεύθυνου αξιωματικού και υπογραφή εξουσιοδοτημένου επιθεωρητή

Υπογραφή Πλοιάρχου: ………………………………………………….

ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑ 3

ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟΥ ΠΡΟΛΗΨΗΣ ΡΥΠΑΝΣΗΣ ΓΙΑ ΤΗ ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΕΠΙΒΛΑΒΩΝ ΥΓΡΩΝ ΟΥΣΙΩΝ ΧΥΜΑ

ΔΙΕΘΝΕΣ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟ ΠΡΟΛΗΨΗΣ ΡΥΠΑΝΣΗΣ ΓΙΑ ΤΗ ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΕΠΙΒΛΑΒΩΝ ΥΓΡΩΝ ΟΥΣΙΩΝ ΧΥΜΑ

Εκδόθηκε σύμφωνα με τις διατάξεις της Διεθνούς Σύμβασης για την Πρόληψη της Ρύπανσης από Πλοία του 1973, όπως διαμορφώθηκε με το σχετικό Πρωτόκολλο του 1978, και τροποποιήθηκε (που εφεξής καλείται ‘η Σύμβαση’), κατ’ εξουσιοδότηση της Κυβέρνησης τ..

……………………………………………………………………………………………………

(πλήρης προσδιορισμός της χώρας)

από……………………………………………………………………………………………

(πλήρης προσδιορισμός του αρμόδιου προσώπου ή του οργανισμού που έχει εξουσιοδοτηθεί σύμφωνα με τις διατάξεις της Σύμβασης).

Χαρακτηριστικά πλοίου*

Όνομα πλοίου: ……………………………………………………………………..…………

Διεθνές Διακριτικό Σήμα: ………………………………………………………..……….

Αριθμός Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού: ……………………..…………………

Λιμένας Νηολόγησης: …………………………………………………………………….

Ολική Χωρητικότητα: ……………………………………………………………….…..

ΤΟ ΠΑΡΟΝ ΠΙΣΤΟΠΟΙΕΙ ΟΤΙ:

1 Το πλοίο έχει επιθεωρηθεί σύμφωνα με τον κανονισμό 8 του Παραρτήματος II της Σύμβασης.

2 Η επιθεώρηση έδειξε ότι η κατασκευή, ο εξοπλισμός, τα συστήματα, τα εξαρτήματα, οι διατάξεις και το υλικό του πλοίου και η κατάστασή τους είναι από κάθε άποψη ικανοποιητικά και ότι το πλοίο συμμορφώνεται με τις εφαρμοστέες απαιτήσεις του Παραρτήματος II της Σύμβασης.

3 Το πλοίο είναι εφοδιασμένο με Εγχειρίδιο Διαδικασιών και Διατάξεων, όπως ορίζει ο

* Εναλλακτικά, τα στοιχεία του πλοίου μπορούν να εισάγονται οριζόντια σε τετραγωνάκια

Κανονισμός 14 του Παραρτήματος ΙΙ της Σύμβασης, και ότι οι διατάξεις και ο εξοπλισμός του πλοίου που προβλέπονται στο Εγχειρίδιο είναι από κάθε άποψη ικανοποιητικά.

4 Το πλοίο συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις του Παραρτήματος ΙΙ της MARPOL 73/78 για τη μεταφορά των ακόλουθων Επιβλαβών Υγρών Ουσιών χύμα, με την προϋπόθεση της τήρησης όλων των συναφών διατάξεων του Παραρτήματος ΙΙ.

Επιβλαβείς Υγρές Ουσίες	Συνθήκες μεταφοράς (αριθμοί δεξαμενών κλπ.)	Κατηγορία Ρύπανσης
Συνεχίζεται σε πρόσθετα υπογεγραμμένα φύλλα που φέρουν ημ/νία.		

Το παρόν πιστοποιητικό ισχύει μέχρι ……… υποκείμενο σε επιθεωρήσεις σύμφωνα με τον κανονισμό 8 του Παραρτήματος ΙΙ της Σύμβασης.

Ημερομηνία ολοκλήρωσης της επιθεώρησης στην οποία βασίζεται το παρόν πιστοποιητικό: (ηη/μμ/εεεε): ………………………………………………

Εκδόθηκε: ……………………………………………………………….
(Τόπος έκδοσης πιστοποιητικού)

…………………… ……………………………………………….
(Ημ/νία Έκδοσης) (Υπογραφή αρμοδίως εξουσιοδοτημένου οργάνου για την έκδοση του πιστοποιητικό)

(Ανάλογη σήμανση ή σφραγίδα της Αρχής)

ΕΠΙΚΥΡΩΣΗ ΓΙΑ ΕΤΗΣΙΕΣ ΚΑΙ ΕΝΔΙΑΜΕΣΕΣ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΙΣ

ΜΕ ΤΟ ΠΑΡΟΝ ΠΙΣΤΟΠΟΙΕΙΤΑΙ ότι, σε επιθεώρηση που απαιτείται από τον κανονισμό 8 του Παραρτήματος ΙΙ της Σύμβασης, το πλοίο βρέθηκε ότι τελεί σε συμμόρφωση με τις σχετικές διατάξεις της Σύμβασης.

Ετήσια επιθεώρηση:

Υπογραφή:……………………………………
(Υπογραφή εξουσιοδοτημένου οργάνου.)

Τόπος:………………………………………..

Ημ/νία: (ηη/μμ/εεεε)…………………………

(Ανάλογη σήμανση ή σφραγίδα της Αρχής)

Ετήσια/ ενδιάμεση επιθεώρηση:

Υπογραφή:……………………………………
(Υπογραφή εξουσιοδοτημένου οργάνου)

Τόπος:………………………………………..

Ημ/νία: (ηη/μμ/εεεε)………………………….

(Ανάλογη σήμανση ή σφραγίδα της Αρχής)

Ετήσια/ ενδιάμεση επιθεώρηση:

Υπογραφή:……………………………………..
(Υπογραφή εξουσιοδοτημένου οργάνου)

Τόπος:………………………………………..

Ημ/νία: (ηη/μμ/εεεε)………………………….

(Ανάλογη σήμανση ή σφραγίδα της Αρχής)

Ετήσια επιθεώρηση:

Υπογραφή:………………………………………
(Υπογραφή εξουσιοδ. οργάνου)

Τόπος:……………………………………………..

Ημ/νία: (ηη/μμ/εεεε)………………………………

(Ανάλογη σήμανση ή σφραγίδα της Αρχής)

ΕΤΗΣΙΑ/ ΕΝΔΙΑΜΕΣΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΤΟΝ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ 10.8.3

ΜΕ ΤΟ ΠΑΡΟΝ ΠΙΣΤΟΠΟΙΕΙΤΑΙ ότι, σε ετήσια/ ενδιάμεση επιθεώρηση σύμφωνα με τον κανονισμό 10.8.3 του Παραρτήματος ΙΙ της Σύμβασης, το πλοίο βρέθηκε ότι τελεί σε συμμόρφωση με τις σχετικές διατάξεις της Σύμβασης.

Υπογραφή:…………………………………….
(Υπογραφή εξουσιοδοτημένου οργάνου)

Τόπος:…………………………………………..

Ημ/νία: (ηη/μμ/εεεε)……………………………….

(Ανάλογη σήμανση ή σφραγίδα της Αρχής)

ΕΠΙΚΥΡΩΣΗ ΠΑΡΑΤΑΣΗΣ ΤΟΥ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟΥ ΕΑΝ ΙΣΧΥΕΙ ΓΙΑ ΠΕΡΙΟΔΟ ΜΙΚΡΟΤΕΡΗ ΤΩΝ 5 ΕΤΩΝ, ΣΤΙΣ ΠΕΡΙΠΤΩΣΕΙΣ ΠΟΥ ΕΧΕΙ ΕΦΑΡΜΟΓΗ Ο ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ 10.3

Το πλοίο συμμορφώνεται με τις σχετικές διατάξεις της Σύμβασης, και το παρόν Πιστοποιητικό γίνεται δεκτό, σύμφωνα με τον κανονισμό 10.3 του Παραρτήματος ΙΙ της Σύμβασης, ως έγκυρο μέχρι τις ……….

Υπογραφή:…………………………………….
(Υπογραφή εξουσιοδ. οργάνου)

Τόπος:…………………………………………..

Ημ/νία: (ηη/μμ/εεεε)………………………………

(Ανάλογη σήμανση ή σφραγίδα της Αρχής)

ΕΠΙΚΥΡΩΣΗ ΣΕ ΠΕΡΙΠΤΩΣΕΙΣ ΠΟΥ Η ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ ΑΝΑΝΕΩΣΗΣ ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ ΚΑΙ ΕΧΕΙ ΕΦΑΡΜΟΓΗ Ο ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ 10.4

Το πλοίο συμμορφώνεται με τις σχετικές διατάξεις της Σύμβασης, και το παρόν Πιστοποιητικό γίνεται δεκτό, σύμφωνα με τον κανονισμό 10.4 του Παραρτήματος ΙΙ της Σύμβασης, ως έγκυρο μέχρι τις…

Υπογραφή:……………………………………..
(Υπογραφή εξουσιοδ.οργάνου)

Τόπος:………………………………………….

Ημ/νία: (ηη/μμ/εεεε)……………………………..

(Ανάλογη σήμανση ή σφραγίδα της Αρχής)

ΕΠΙΚΥΡΩΣΗ ΠΑΡΑΤΑΣΗΣ ΤΗΣ ΙΣΧΥΟΣ ΤΟΥ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟΥ ΜΕΧΡΙ ΤΟΝ ΚΑΤΑΠΛΟΥ ΣΤΟΝ ΛΙΜΕΝΑ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗΣ Ή ΓΙΑ ΜΙΑ ΠΕΡΙΟΔΟ ΧΑΡΙΤΟΣ ΣΤΙΣ ΠΕΡΙΠΤΩΣΕΙΣ ΠΟΥ ΕΧΕΙ ΕΦΑΡΜΟΓΗ Ο ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ 10.5 Ή 10.6

Το παρόν Πιστοποιητικό γίνεται δεκτό, σύμφωνα με τον κανονισμό 10.5 ή 10.6 του Παραρτήματος ΙΙ της Σύμβασης, ως έγκυρο μέχρι τις ……….

Υπογραφή:………………………………………….
(Υπογραφή εξουσιοδοτημένου οργάνου)

Τόπος:…………………………………………..

Ημ/νία: (ηη/μμ/εεεε)……………………………..

(Ανάλογη σήμανση ή σφραγίδα της Αρχής)

ΕΠΙΚΥΡΩΣΗ ΓΙΑ ΕΠΙΣΠΕΥΣΗ ΤΗΣ ΕΠΕΤΕΙΑΚΗΣ ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑΣ ΣΤΙΣ ΠΕΡΙΠΤΩΣΕΙΣ ΠΟΥ ΕΧΕΙ ΕΦΑΡΜΟΓΗ Ο ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ 10.8

Σύμφωνα με τον κανονισμό 10.8 του Παραρτήματος ΙΙ της Σύμβασης, η νέα επετειακή ημερομηνία είναι …………

Υπογραφή:………………………………………
(Υπογραφή εξουσιοδ.οργάνου)

Τόπος:……………………………………………

Ημ/νία: (ηη/μμ/εεεε)………………………

(Ανάλογη σήμανση ή σφραγίδα της Αρχής)

Σύμφωνα με τον κανονισμό 10.8 του Παραρτήματος ΙΙ της Σύμβασης, η νέα επετειακή ημερομηνία είναι …………

Υπογραφή:………………………………………..
(Υπογραφή εξουσιοδ. οργάνου)

Τόπος:…………………………………………….

Ημ/νία: (ηη/μμ/εεεε)…………………………..

(Ανάλογη σήμανση ή σφραγίδα της Αρχής)

ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑ 4

ΤΥΠΟΠΟΙΗΜΕΝΟ ΕΝΤΥΠΟ ΕΓΧΕΙΡΙΔΙΟΥ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΩΝ ΚΑΙ ΔΙΑΤΑΞΕΩΝ

Σημείωση 1: Το έντυπο αποτελείται από μία τυποποιημένη εισαγωγή και ένα ευρετήριο των εισαγωγικών παραγράφων κάθε ενότητας. Αυτό το τυποποιημένο μέρος πρέπει να αντιγράφεται στο Εγχειρίδιο κάθε πλοίου. Να ακολουθείται από το περιεχόμενο κάθε ενότητας, όπως συντάσσεται για κάθε μεμονωμένο πλοίο. Όταν μία ενότητα δεν έχει εφαρμογή, να εισάγεται η ένδειξη ‘Χ/Ε’, έτσι που να μην προκαλείται διακοπή της αρίθμησης που προβλέπει η τυποποιημένη διάταξη. Όπου οι παράγραφοι της τυποποιημένης διάταξης είναι τυπωμένες σε *πλάγια γραφή*, οι πληροφορίες δίνονται για το συγκεκριμένο πλοίο. Το περιεχόμενο διαφοροποιείται από πλοίο σε πλοίο εξαιτίας του σχεδιασμού, της εμπορικής δραστηριότητας και των φορτίων για τα οποία προορίζεται το πλοίο. Όπου το περιεχόμενο δεν είναι σε πλάγια γραφή, το κείμενο αυτό της τυποποιημένης διάταξης αντιγράφεται στο Εγχειρίδιο χωρίς καμία τροποποίηση.

Σημείωση 2: Εάν η Αρχή απαιτεί ή δέχεται πληροφορίες και επιχειρησιακές οδηγίες επιπροσθέτως των όσων περιγράφονται στο παρόν υπόδειγμα Τυποποιημένου Εντύπου, αυτές περιλαμβάνονται στο Συμπλήρωμα Δ του Εγχειριδίου.

ΤΥΠΟΠΟΙΗΜΕΝΟ ΕΝΤΥΠΟ

ΕΓΧΕΙΡΙΔΙΟ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΩΝ ΚΑΙ ΔΙΑΤΑΞΕΩΝ ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΟΣ ΙΙ ΤΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ MARPOL 73/78

Όνομα πλοίου: ……………………………………………………………………………..

Διεθνές Διακριτικό Σήμα: ………………………………………………………………..

Αριθμός Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού: ……………………………………………..

Λιμένας Νηολόγησης: ……………………………………………………….

Σφραγίδα έγκρισης της Αρχής:

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

1 Η Διεθνής Σύμβαση για την Πρόληψη της Ρύπανσης από Πλοία του 1973, όπως έχει τροποποιηθεί από το Πρωτόκολλο του 1978 που αναφέρεται σε αυτήν (που εφεξής καλείται MARPOL 73/78) δημιουργήθηκε για την πρόληψη της ρύπανσης του θαλάσσιου περιβάλλοντος από την απόρριψη στην θάλασσα από πλοία επιβλαβών ουσιών ή εκροές που περιέχουν τέτοιες ουσίες. Για την επίτευξη του σκοπού της, η MARPOL 73/78 περιλαμβάνει έξι Παραρτήματα, όπου παρέχονται λεπτομερείς κανονισμοί αναφορικά με την μεταχείριση επί των πλοίων και την απόρριψη στην θάλασσα ή απελευθέρωση στην ατμόσφαιρα έξι βασικών ομάδων επιβλαβών ουσιών, δηλαδή το Παράρτημα I (πετρελαιοειδή), το Παράρτημα II (Επιβλαβείς Υγρές Ουσίες μεταφερόμενες χύδην), το Παράρτημα III (Επιβλαβείς ουσίες μεταφερόμενες σε συσκευασμένη μορφή), το Παράρτημα IV (Λύματα), το Παράρτημα V (Απορρίμματα) και το Παράρτημα VI (Ρύπανση Αέρα).

2 Ο Κανονισμός 13 του Παραρτήματος II της Σύμβασης MARPOL 73/78 (που εφεξής καλείται Παράρτημα II), απαγορεύει την απόρριψη στην θάλασσα Επιβλαβών Υγρών Ουσιών των Κατηγοριών X, Y ή Z ή υδάτινου έρματος, αποπλυμάτων δεξαμενών ή άλλων καταλοίπων ή μιγμάτων που περιέχουν τέτοιες ουσίες, με την εξαίρεση περιπτώσεων όπου πληρούνται προσδιοριζόμενοι όροι, συμπεριλαμβανομένων διαδικασιών και διατάξεων, βάσει των προτύπων που αναπτύσσει ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (IMO) για την εξασφάλιση της ικανοποίησης των κριτηρίων που προσδιορίζονται για κάθε Κατηγορία.

3 Το Παράρτημα II προβλέπει ότι κάθε πλοίο που είναι πιστοποιημένο για τη μεταφορά Επιβλαβών Υγρών Ουσιών χύδην πρέπει να είναι εφοδιασμένο με ένα Εγχειρίδιο Διαδικασιών και Διατάξεων, που εφεξής καλείται Εγχειρίδιο.

4 Αυτό το Εγχειρίδιο έχει συνταχθεί σύμφωνα με το Προσάρτημα 4 του Παραρτήματος II και αντικείμενό του είναι οι πλευρές του καθαρισμού των δεξαμενών φορτίου και της απόρριψης καταλοίπων και μιγμάτων από αυτές τις επιχειρήσεις που άπτονται του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Το Εγχειρίδιο δεν είναι οδηγός ασφαλείας και πρέπει να γίνεται αναφορά σε άλλα δημοσιεύματα ιδιαίτερα για την αξιολόγηση κινδύνων για την ασφάλεια.

5 Σκοπός του Εγχειριδίου είναι ο προσδιορισμός των διατάξεων και του εξοπλισμού που απαιτούνται ώστε να είναι δυνατή η συμμόρφωση με το Παράρτημα II και ο

προσδιορισμός για τους αξιωματικούς του πλοίου όλων των επιχειρησιακών διαδικασιών σε σχέση με τον χειρισμό του φορτίου, τον καθαρισμό των δεξαμενών, τη μεταχείριση των ακάθαρτων καταλοίπων, την απόρριψη των καταλοίπων, τον ερματισμό και τον αφερματισμό, που πρέπει να ακολουθούνται για τη συμμόρφωση με τις απαιτήσεις του Παραρτήματος II.

6 Επιπροσθέτως, το παρόν Εγχειρίδιο, μαζί με το Βιβλίο Φορτίου του πλοίου και το Πιστοποιητικό που εκδίδεται σύμφωνα με το Παράρτημα II*, χρησιμοποιείται από τις Διοικήσεις για σκοπούς ελέγχου προκειμένου να εξασφαλίζεται η πλήρης συμμόρφωση του συγκεκριμένου πλοίου με τις απαιτήσεις του Παραρτήματος II.

7 Ο πλοίαρχος πρέπει να εξασφαλίζει ότι δεν λαμβάνει χώρα απόρριψη στην θάλασσα καταλοίπων φορτίου ή μιγμάτων καταλοίπων/ύδατος που περιέχουν ουσίες των Κατηγοριών X,Y ή Z, εκτός εάν αυτές οι απορρίψεις πραγματοποιούνται σε πλήρη συμμόρφωση με τις επιχειρησιακές διαδικασίες που περιλαμβάνονται στο παρόν Εγχειρίδιο.

8 Το παρόν Εγχειρίδιο έχει εγκριθεί από την Αρχή και δεν πρέπει να πραγματοποιείται καμία μετατροπή ή αναθεώρηση σε κανένα μέρος του χωρίς την προηγούμενη έγκριση της Αρχής.

ΕΥΡΕΤΗΡΙΟ ΕΝΟΤΗΤΩΝ

ΕΝΟΤΗΤΑ 1 Βασικά Χαρακτηριστικά του Παραρτήματος II της MARPOL 73/78

1.1 Οι απαιτήσεις του Παραρτήματος II ισχύουν για όλα τα πλοία που μεταφέρουν Επιβλαβείς Υγρές Ουσίες χύδην. Οι ουσίες που δημιουργούν απειλή βλάβης για το θαλάσσιο περιβάλλον διαιρούνται σε τρεις κατηγορίες, X, Y και Z. Οι ουσίες της Κατηγορίας X είναι εκείνες που δημιουργούν τη μεγαλύτερη απειλή για το θαλάσσιο περιβάλλον, ενώ εκείνες της Κατηγορίας Z είναι εκείνες που δημιουργούν τη μικρότερη απειλή.

---

* Συμπεριλάβατε μόνο το Πιστοποιητικό που εκδίδεται για το συγκεκριμένο πλοίο: π.χ. Το Διεθνές Πιστοποιητικό Πρόληψης Ρύπανσης για τη μεταφορά Επιβλαβών Υγρών Ουσιών χύδην ή το Πιστοποιητικό Καταλληλότητας για τη Μεταφορά Επικινδύνων Χημικών Χύδην ή το Διεθνές Πιστοποιητικό Καταλληλότητας για τη Μεταφορά Επικίνδυνων χημικών Χύδην.

1.2 Το Παράρτημα II απαγορεύει στην απόρριψη στην θάλασσα κάθε εκροής που περιλαμβάνει ουσίες αυτών των κατηγοριών, με την εξαίρεση των περιπτώσεων που η απόρριψη γίνεται υπό όρους που προσδιορίζονται λεπτομερώς για κάθε Κατηγορία. Αυτοί οι όροι περιλαμβάνουν, κατά περίπτωση, παραμέτρους όπως:

.1 την μέγιστη ποσότητα ουσιών ανά δεξαμενή που μπορεί να απορριφθεί στην θάλασσα,

.2 την ταχύτητα του πλοίου κατά την απόρριψη,

.3 την ελάχιστη απόσταση από την πλησιέστερη ξηρά κατά την διάρκεια της απόρριψης,

.4 Το ελάχιστο βάθος των υδάτων στην θάλασσα κατά την διάρκεια της απόρριψης, και

.5 την ανάγκη της πραγματοποίησης της απόρριψης κάτω από την ίσαλο γραμμή.

1.3 Για ορισμένες θαλάσσιες περιοχές που προσδιορίζονται ως ‘ειδική περιοχή’ ισχύουν αυστηρότερα κριτήρια απόρριψης. Σύμφωνα με το Παράρτημα II, η ειδική περιοχή είναι η περιοχή της Ανταρκτικής.

1.4 Το Παράρτημα II απαιτεί κάθε πλοίο να είναι εφοδιασμένο με διατάξεις άντλησης και σωληνώσεων έτσι ώστε να διασφαλίζεται ότι κάθε δεξαμενή που προορίζεται για τη μεταφορά ουσιών των Κατηγοριών X, Y και Z δεν διατηρεί μετά την εκφόρτωση ποσότητα καταλοίπων μεγαλύτερη από τις ποσότητες που ορίζονται στο Παράρτημα. Για κάθε δεξαμενή που προορίζεται για τη μεταφορά τέτοιων ουσιών πρέπει να πραγματοποιείται μία αξιολόγηση της ποσότητας των καταλοίπων. Μόνον όταν η ποσότητα των καταλοίπων, όπως αξιολογείται, είναι μικρότερη από την ποσότητα που προσδιορίζεται στο Παράρτημα εγκρίνεται η δεξαμενή για τη μεταφορά ουσιών των Κατηγοριών X,Y ή Z.

1.5 Επιπροσθέτως των ανωτέρω αναφερόμενων όρων, μία σημαντική απαίτηση που περιλαμβάνεται στο Παράρτημα II είναι ότι οι επιχειρήσεις απόρριψης ορισμένων καταλοίπων φορτίου και ορισμένες επιχειρήσεις καθαρισμού και εξαερισμού δεξαμενών επιτρέπεται να πραγματοποιούνται μόνον σύμφωνα με εγκεκριμένες διαδικασίες και διατάξεις.

1.6 Για τον σκοπό της εκπλήρωσης της απαίτησης της παραγράφου 1.5, το παρόν Εγχειρίδιο περιλαμβάνει στην ενότητα 2 όλα τα στοιχεία του εξοπλισμού και των διατάξεων του πλοίου, στην ενότητα 3 τις επιχειρησιακές διαδικασίες για την εκφόρτωση του φορτίου και την αποστράγγιση των δεξαμενών, και στην ενότητα 4 διαδικασίες για την απόρριψη καταλοίπων φορτίου, το πλύσιμο των δεξαμενών, την συγκέντρωση των ακάθαρτων καταλοίπων, τον ερματισμό και τον αφερματισμό, όπως μπορεί να έχουν

εφαρμογή στις ουσίες που είναι πιστοποιημένο το πλοίο να μεταφέρει.

1.7 Η τήρηση των διαδικασιών όπως ορίζονται στο παρόν Εγχειρίδιο, διασφαλίζει ότι το πλοίο συμμορφώνεται με όλες τις σχετικές απαιτήσεις του Παραρτήματος ΙΙ της MARPOL 73/78.

ΕΝΟΤΗΤΑ 2 Περιγραφή του εξοπλισμού και των διατάξεων του πλοίου

2.1 Αυτή η ενότητα περιλαμβάνει όλα τα στοιχεία του εξοπλισμού και των διατάξεων του πλοίου που απαιτούνται ώστε να είναι σε θέση το πλήρωμα να ακολουθεί τις επιχειρησιακές διαδικασίες που ορίζονται στις ενότητες 3 και 4.

2.2 **Γενική διάταξη του πλοίου και περιγραφή των δεξαμενών φορτίου**
Αυτή η ενότητα περιλαμβάνει μία σύντομη περιγραφή του χώρου μεταφοράς φορτίου του πλοίου με τα βασικά χαρακτηριστικά των δεξαμενών φορτίου και των θέσεών τους.

Παρέχονται σχέδια ή σχηματικές απεικονίσεις που παρουσιάζουν την γενική διάταξη του πλοίου και προσδιορίζουν την θέση και την αρίθμηση των δεξαμενών φορτίου και των διατάξεων θέρμανσης.

2.3 **Περιγραφή διατάξεων άντλησης και σωληνώσεων φορτίού και συστήματος αποστράγγισης**

Αυτή η ενότητα περιλαμβάνει μία περιγραφή των διατάξεων άντλησης και των σωληνώσεων του φορτίου καθώς και του συστήματος αποστράγγισης. Παρέχονται σχέδια ή σχηματικές απεικονίσεις που παρουσιάζουν τα ακόλουθα και υποστηρίζονται από επεξηγηματικό κείμενο όπου είναι απαραίτητο:

.1 τις διατάξεις σωληνώσεων φορτίου με διαμέτρους,

.2 τις διατάξεις άντλησης φορτίου με το δυναμικό των αντλιών,

.3 τις διατάξεις σωληνώσεων συστήματος αποστράγγισης με διαμέτρους,

.4 τις διατάξεις άντλησης συστήματος αποστράγγισης με το δυναμικό των αντλιών,

.5 την θέση στομίων αναρρόφησης των αγωγών φορτίου και των αγωγών αποστράγγισης εντός κάθε δεξαμενής φορτίου,

.6 εάν υπάρχει εγκατεστημένο φρέαρ αναρρόφησης, την θέση και το κυβικό δυναμικό του,

.7 τις διατάξεις εκκένωσης και αποστράγγισης ή εμφύσησης αγωγών, και

.8 την ποσότητα και πίεση του απαιτούμενου αζώτου ή αέρα για εμφύσηση στους αγωγούς, εάν έχει εφαρμογή.

2.4 **Περιγραφή δεξαμενών έρματος και διατάξεων άντλησης και σωληνώσεων έρματος**

Η ενότητα αυτή περιλαμβάνει μία περιγραφή των δεξαμενών έρματος και των διατάξεων άντλησης και σωληνώσεων έρματος.

Παρέχονται σχέδια ή σχηματικές απεικονίσεις που παρουσιάζουν τα ακόλουθα:

.1 μια γενική διάταξη που παρουσιάζει τις δεξαμενές διαχωρισμένου έρματος και τις δεξαμενές φορτίου που πρόκειται να χρησιμοποιούνται ως δεξαμενές έρματος μαζί με το δυναμικό τους (σε κυβικά μέτρα),

.2 την διάταξη των σωληνώσεων ερματισμού,

.3 το δυναμικό άντλησης για εκείνες τις δεξαμενές φορτίου που μπορεί επίσης να χρησιμοποιούνται ως δεξαμενές έρματος, και

.4 κάθε διασύνδεση μεταξύ των διατάξεων των σωληνώσεων έρματος και του υποβρύχιου συστήματος εκροής.

2.5 **Περιγραφή ειδικών δεξαμενών ακάθαρτων καταλοίπων μετά των συνδεόμενων διατάξεων άντλησης και σωληνώσεων**

Αυτή η ενότητα περιλαμβάνει μία περιγραφή των ειδικών δεξαμενών ακάθαρτων καταλοίπων, εάν υπάρχουν, μετά των συνδεόμενων διατάξεων άντλησης και σωληνώσεων. Παρέχονται σχέδια ή σχηματικές απεικονίσεις που παρουσιάζουν τα ακόλουθα:

.1 ποιες ειδικές δεξαμενές ακαθάρτων καταλοίπων παρέχονται και ποιο είναι το δυναμικό τους,

.2 τις διατάξεις άντλησης και σωληνώσεων των ειδικών δεξαμενών ακάθαρτων καταλοίπων με τις διαμέτρους των σωληνώσεων και την σύνδεσή τους με το υποβρύχιο στόμιο απόρριψης.

2.6 **Περιγραφή υποβρύχιου στομίου απόρριψης για εκροές που περιέχουν Επιβλαβείς Υγρές Ουσίες**

Αυτή η ενότητα περιλαμβάνει πληροφορίες σχετικά με την θέση και το μέγιστο δυναμικό ροής του υποβρύχιου στομίου (ή στομίων) απόρριψης και των συνδέσεων με αυτό το στόμιο των δεξαμενών φορτίου και των δεξαμενών ακαθάρτων καταλοίπων. Παρέχονται σχέδια ή σχηματικές απεικονίσεις που παρουσιάζουν τα ακόλουθα:

.1 τις συνδέσεις με το υποβρύχιο στόμιο απόρριψης,

.2 την θέση όλων των εισόδων εισαγωγής θαλασσινού νερού σε σχέση με τα υποβρύχια στόμια απόρριψης.

2.7 **Περιγραφή ρυθμού ροής με προσδιορισμό συσκευών εγγραφής**
Διαγράφεται.

2.8 **Περιγραφή συστήματος εξαερισμού δεξαμενής φορτίου**

Αυτή η ενότητα περιλαμβάνει μία περιγραφή του συστήματος εξαερισμού της δεξαμενής φορτίου. Παρέχονται σχέδια ή σχηματικές απεικονίσεις που παρουσιάζουν τα ακόλουθα και υποστηρίζονται από επεξηγηματικό κείμενο, εάν είναι απαραίτητο:

.1 τις Επιβλαβείς Υγρές Ουσίες που πιστοποιείται ότι το πλοίο είναι κατάλληλο να μεταφέρει, οι οποίες έχουν μία πίεση ατμού μεγαλύτερη των 5kPa στους 20^{o}C, και είναι κατάλληλες για καθαρισμό με εξαερισμό, οι οποίες πρέπει να αναγράφονται στην παράγραφο 4.4.10 του Εγχειριδίου.
.2 τις σωληνώσεις εξαερισμού και τους ανεμιστήρες.
.3 την θέση των ανοιγμάτων εξαερισμού.
.4 τον ελάχιστο ρυθμό ροής του συστήματος εξαερισμού για τον επαρκή εξαερισμό του πυθμένα και όλων των σημείων της δεξαμενής φορτίου,
.5 την θέση των κατασκευών εντός της δεξαμενής που επηρεάζουν τον εξαερισμό,
.6 *την μέθοδο εξαερισμού του συστήματος σωληνώσεων, αντλιών, φίλτρων κλπ. του φορτίου, και*
.7 τους τρόπους διασφάλισης της στεγνότητας της δεξαμενής.

2.9 **Περιγραφή των διατάξεων πλυσίματος των δεξαμενών και του συστήματος θέρμανσης του νερού πλυσίματος**

Αυτή η ενότητα περιλαμβάνει μία περιγραφή των διατάξεων πλυσίματος των δεξαμενών φορτίου, του συστήματος θέρμανσης του νερού πλυσίματος και του συνόλου του απαραίτητου εξοπλισμού για το πλύσιμο των δεξαμενών φορτίου. *Παρέχονται σχέδια ή σχηματικές απεικονίσεις και πίνακες ή καταστάσεις που εμφανίζουν τα ακόλουθα:*

.1 τις διατάξεις των σωληνώσεων που προορίζονται ειδικά για το πλύσιμο των δεξαμενών με τις διαμέτρους των αγωγών,

.2 τον τύπο των μηχανών καθαρισμού δεξαμενών με το δυναμικό και τις τιμές πίεσής τους,

.3 τον μέγιστο αριθμό μηχανών καθαρισμού δεξαμενών που μπορούν να

λειτουργούν συγχρόνως,

.4 *την θέση των ανοιγμάτων του καταστρώματος για το πλύσιμο των δεξαμενών φορτίου,*

.5 *τον αριθμό των μηχανών καθαρισμού και την θέση τους που απαιτούνται για την διασφάλιση της πλήρους κάλυψης των τοιχωμάτων των δεξαμενών φορτίου,*

.6 *το μέγιστο δυναμικό νερού πλυσίματος που μπορεί να θερμανθεί στους 60°C από τον εγκατεστημένο εξοπλισμό θέρμανσης, και*

.7 *τον μέγιστο αριθμό μηχανών καθαρισμού δεξαμενών που μπορούν να λειτουργούν συγχρόνως στους 60°C.*

ΕΝΟΤΗΤΑ 3 Διαδικασίες εκφόρτωσης φορτίου και αποστράγγιση δεξαμενών

3.1 Αυτή η ενότητα περιλαμβάνει επιχειρησιακές διαδικασίες σε σχέση με την εκφόρτωση του φορτίου και την αποστράγγιση των δεξαμενών οι οποίες πρέπει να ακολουθούνται προκειμένου να διασφαλίζεται η συμμόρφωση με τις απαιτήσεις του Παραρτήματος ΙΙ.

3.2 **Εκφόρτωση φορτίου**

Αυτή η ενότητα περιλαμβάνει τις διαδικασίες που πρέπει να ακολουθούνται, συμπεριλαμβανομένων της αντλίας και του αγωγού εκφόρτωσης φορτίου και αναρρόφησης που πρέπει να χρησιμοποιούνται σε κάθε δεξαμενή. Μπορεί να παρουσιάζονται εναλλακτικές μέθοδοι.

Παρουσιάζονται η μέθοδος του χειρισμού της αντλίας ή των αντλιών και η σειρά της λειτουργίας όλων των βαλβίδων.

Η βασική απαίτηση είναι η επίτευξη της εκφόρτωσης του φορτίου στον μέγιστο βαθμό.

3.3 **Αποστράγγιση δεξαμενών φορτίου**

Αυτή η ενότητα περιλαμβάνει διαδικασίες που πρέπει να ακολουθούνται κατά την διάρκεια της αποστράγγισης κάθε δεξαμενής φορτίου.

Οι διαδικασίες περιλαμβάνουν τα ακόλουθα:

.1 *την λειτουργία του συστήματος αποστράγγισης,*

.2 *τις απαιτήσεις κλίσης και διευθέτησης,*

.3 *τις διατάξεις εκκένωσης και αποστράγγισης ή εμφύσησης αγωγών, εάν έχουν εφαρμογή, και*

.4 την διάρκεια της δοκιμής του χρόνου αποστράγγισης ύδατος.

3.4 **Θερμοκρασία φορτίου**

Αυτή η ενότητα περιλαμβάνει πληροφορίες σχετικά με τις απαιτήσεις θέρμανσης των φορτίων που έχει προσδιοριστεί ότι απαιτείται να διατηρούνται σε μία συγκεκριμένη ελάχιστη θερμοκρασία κατά την διάρκεια της εκφόρτωσης.
Παρέχονται πληροφορίες σχετικά με τον έλεγχο του συστήματος θέρμανσης και τη μέθοδο μέτρησης θερμοκρασίας.

3.5 **Διαδικασίες που πρέπει να ακολουθούνται όταν η εκφόρτωση μίας δεξαμενής φορτίου σύμφωνα με τις απαιτούμενες διαδικασίες είναι αδύνατη.**

Αυτή η ενότητα περιλαμβάνει πληροφορίες για τις διαδικασίες που πρέπει να ακολουθούνται σε περίπτωση που οι απαιτήσεις των ενοτήτων 3.3 και/ή 3.4 δεν μπορούν να ικανοποιηθούν εξαιτίας συνθηκών όπως οι ακόλουθες:

.1 βλάβη του συστήματος αποστράγγισης δεξαμενής φορτίου, και

.2 βλάβη του συστήματος θέρμανσης της δεξαμενής φορτίου.

3.6 **Βιβλίο Φορτίου**

Το Βιβλίο Φορτίου συμπληρώνεται στα κατάλληλα σημεία με την ολοκλήρωση κάθε επιχείρησης φορτίου.

ΕΝΟΤΗΤΑ 4 Διαδικασίες που αφορούν τον καθαρισμό των δεξαμενών φορτίου, την απόρριψη καταλοίπων, τον ερματισμό και τον αφερματισμό

4.1 Αυτή η ενότητα περιλαμβάνει επιχειρησιακές διαδικασίες σε σχέση με τον καθαρισμό των δεξαμενών, τον ερματισμό και τον χειρισμό των ακάθαρτων καταλοίπων που πρέπει να ακολουθούνται προκειμένου να διασφαλίζεται η συμμόρφωση με τις απαιτήσεις του Παραρτήματος ΙΙ.

4.2 Οι ακόλουθες παράγραφοι περιγράφουν την σειρά των ενεργειών που πρέπει να πραγματοποιούνται και περιλαμβάνουν τις πληροφορίες που είναι ουσιώδεις για την διασφάλιση της απόρριψης Επιβλαβών Υγρών Ουσιών χωρίς απειλή κινδύνου για το θαλάσσιο περιβάλλον.

4.3 Διαγράφεται.

4.4 Οι πληροφορίες που απαιτούνται για τον καθορισμό των διαδικασιών απόρριψης των καταλοίπων του φορτίου, τον καθαρισμό, ερματισμό και αφερματισμό των δεξαμενών, πρέπει να λαμβάνουν υπόψη τα ακόλουθα:

.1 Κατηγορία ουσίας

Η Κατηγορία της ουσίας πρέπει να λαμβάνεται από το σχετικό Πιστοποιητικό.

.2 Αποστραγγιστική ικανότητα συστήματος άντλησης δεξαμενής

Το περιεχόμενο αυτής της ενότητας εξαρτάται από τον σχεδιασμό του πλοίου και το εάν είναι νέο πλοίο ή υπάρχον πλοίο (δείτε διάγραμμα ροής και απαιτήσεις άντλησης/ αποστράγγισης).

.3 Σκάφος εντός ή εκτός Ειδικής Περιοχής

Αυτή η ενότητα περιλαμβάνει οδηγίες σχετικά με το αν τα αποπλύματα της δεξαμενής επιτρέπεται να απορριφθούν στην θάλασσα εντός μίας ειδικής περιοχής (όπως ορίζεται στην ενότητα 1.3) ή εκτός ειδικής περιοχής. Οι διάφορες απαιτήσεις καθίστανται σαφείς και εξαρτώνται από τον σχεδιασμό και την εμπορική δραστηριότητα του πλοίου.

Δεν επιτρέπεται η απόρριψη στην θάλασσα καταλοίπων Επιβλαβών Υγρών Ουσιών ή μιγμάτων που περιέχουν τέτοιες ουσίες εντός της περιοχής της Ανταρκτικής (της θαλάσσιας περιοχής νοτίως ενός γεωγραφικού πλάτους 60^{o}N).

.4 Στερεοποιούμενη Ουσία ή Ουσία Υψηλού Ιξώδους

Οι ιδιότητες της ουσίας πρέπει να λαμβάνονται από την φορτωτική.

.5 Αναμιξιμότητα με το νερό

Διαγράφεται.

.6 Συμβατότητα με ακάθαρτα κατάλοιπα που περιέχουν άλλες ουσίες

Αυτή η ενότητα περιλαμβάνει οδηγίες για την επιτρεπτή και μη επιτρεπτή ανάμιξη ακάθαρτων καταλοίπων φορτίου. Πρέπει να γίνεται αναφορά σε οδηγούς συμβατότητας.

.7 Απόρριψη σε εγκατάσταση υποδοχής

Αυτή η ενότητα πρέπει να προσδιορίζει εκείνες τις ουσίες τα κατάλοιπα των οποίων είναι υποχρεωτικό να υποβάλλονται σε πρόπλυση και να απορρίπτονται σε ευκολία υποδοχής.

.8 Απόρριψη στην θάλασσα

Αυτή η ενότητα περιλαμβάνει πληροφορίες για τους παράγοντες που πρέπει να

εξετάζονται προκειμένου να προσδιορίζεται εάν τα μίγματα καταλοίπων/ νερού επιτρέπεται να απορρίπτονται στην θάλασσα.

.9 Χρήση καθαριστικών ή πρόσθετων ουσιών

Αυτή η ενότητα περιλαμβάνει πληροφορίες για την χρήση και την διάθεση καθαριστικών ουσιών (π.χ. διαλυτικών που χρησιμοποιούνται για τον καθαρισμό των δεξαμενών) και πρόσθετων ουσιών σε νερό πλυσίματος δεξαμενών (π.χ. απορρυπαντικά).*

.10 Χρήση διαδικασιών εξαερισμού για τον καθαρισμό δεξαμενών

Αυτή η ενότητα πρέπει να κάνει αναφορά σε όλες τις ουσίες που είναι κατάλληλες για την χρήση διαδικασιών εξαερισμού.

4.5 Μετά την εκτίμηση των ανωτέρω πληροφοριών, πρέπει να προσδιορίζονται οι ορθές επιχειρησιακές διαδικασίες που πρέπει να ακολουθούνται με την χρήση των οδηγιών και του διαγράμματος ροής της ενότητας 5. Πρέπει να γίνονται οι κατάλληλες εγγραφές στο Βιβλίο Φορτίου υποδεικνύοντας την διαδικασία που υιοθετήθηκε.

ΕΝΟΤΗΤΑ 5 Πληροφορίες και διαδικασίες

Η ενότητα αυτή πρέπει να περιλαμβάνει διαδικασίες που εξαρτώνται από την ηλικία του πλοίου και την ικανότητα άντλησης. Παραδείγματα του διαγράμματος ροής που αναφέρεται στην παρούσα ενότητα δίνονται στο Συμπλήρωμα Α και περιλαμβάνουν συνοπτικές απαιτήσεις που έχουν εφαρμογή σε νέα αλλά και σε υπάρχοντα πλοία. Το Εγχειρίδιο ενός συγκεκριμένου πλοίου πρέπει να περιλαμβάνει μόνον εκείνες τις απαιτήσεις που ισχύουν ειδικά για αυτό το πλοίο.

Πληροφορίες σχετικά με το σημείο τήξης και το ιξώδες, για εκείνες τις ουσίες που έχουν ένα σημείο τήξης ίσο ή μεγαλύτερο από $0^{o}C$ ή ένα ιξώδες ίσο ή μεγαλύτερο από 50mPa.s στους $20^{o}C$ πρέπει να λαμβάνονται από την φορτωτική.

Για ουσίες που επιτρέπουν τη μεταφορά τους, γίνεται αναφορά στο σχετικό Πιστοποιητικό.

Το Εγχειρίδιο πρέπει να περιλαμβάνει:

Πίνακας 1 : Διαγράφεται

Πίνακας 2 : Πληροφορίες για την δεξαμενή φορτίου

Συμπλήρωμα Α : Διάγραμμα Α

* *Δείτε την τελευταία έκδοση της εγκυκλίου της Επιτροπής Προστασίας Θαλάσσιου Περιβάλλοντος MEPC.2 (εκδίδεται κάθε χρόνο τον Δεκέμβριο)*

Συμπλήρωμα Β : Διαδικασίες προπλυσίματος.

Συμπλήρωμα Γ : Διαδικασίες εξαερισμού.

Συμπλήρωμα Δ :Πρόσθετες πληροφορίες και επιχειρησιακές οδηγίες που απαιτούνται ή γίνονται δεκτές από την Αρχή.

Ακολουθούν γενικές περιγραφές του ανωτέρω πίνακα και των συμπληρωμάτων.

Πίνακας 2 – Πληροφορίες δεξαμενής φορτίου

Αριθ. Δεξαμενής	Χωρητικότητα (m^3)	Ποσότητα αποστράγγισης (λίτρα)

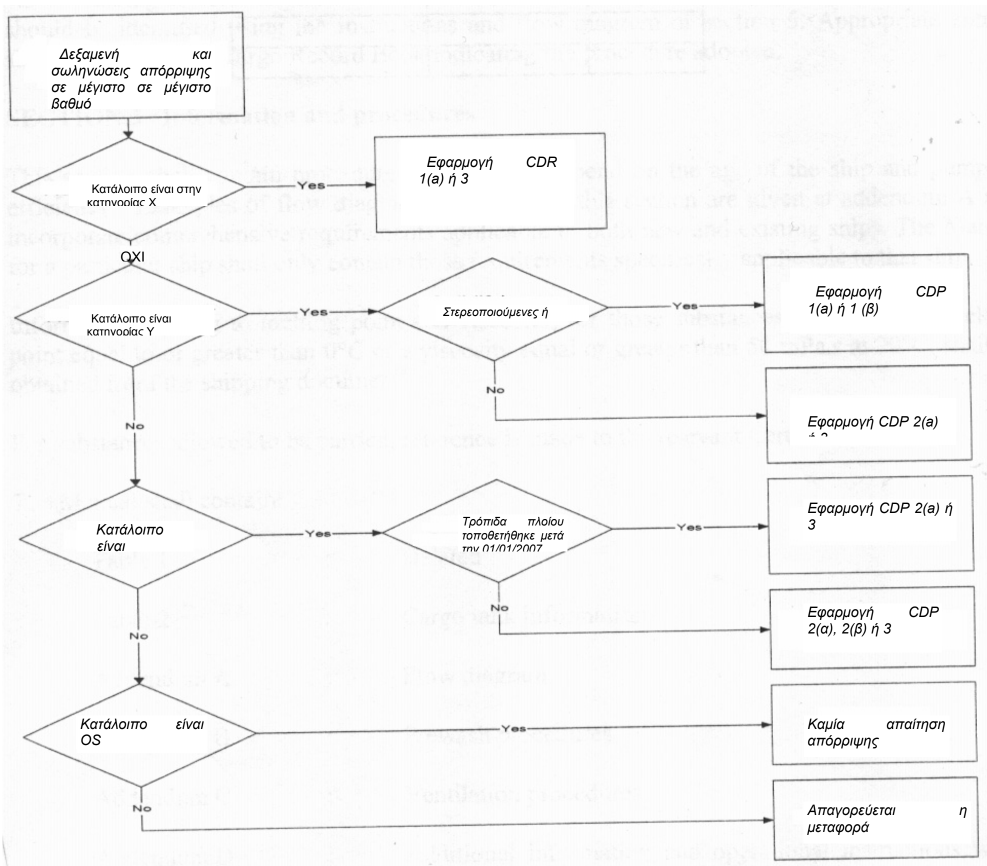
ΣΥΜΠΛΗΡΩΜΑ Α

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΑ ΡΟΗΣ – ΚΑΘΑΡΙΣΜΟΣ ΔΕΞΑΜΕΝΩΝ ΦΟΡΤΙΟΥ ΚΑΙ ΔΙΑΘΕΣΗ ΑΠΟΠΛΥΜΑΤΩΝ ΔΕΞΑΜΕΝΩΝ/ ΕΡΜΑΤΟΣ ΠΟΥ ΠΕΡΙΕΧΕΙ ΚΑΤΑΛΟΙΠΑ ΤΩΝ ΟΥΣΙΩΝ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ Χ, Υ ΚΑΙ Ζ

Σημείωση 1: Αυτό το διάγραμμα ροής δείχνει τις βασικές απαιτήσεις που έχουν εφαρμογή σε πλοία όλων των ομάδων ηλικιών και δίνεται για σκοπούς καθοδήγησης και μόνον.

Σημείωση 2: Όλες οι απορρίψεις στην θάλασσα ρυθμίζονται από το Παράρτημα II.

Σημείωση 3: Εντός της περιοχής της Ανταρκτικής απαγορεύεται κάθε απόρριψη στην θάλασσα Επιβλαβών Υγρών Ουσιών ή μιγμάτων που περιέχουν τέτοιες ουσίες.



ΣτοιχείαΠλοίου	Απαιτήσεις Αποστράγγισης (σε λίτρα)		
	Κατηγορία Χ	Κατηγορία Υ	Κατηγορία Ζ
Νέα πλοία: η τρόπιδα τοποθετείται μετά την 01/01/2007	75	75	75
Πλοία Διεθνούς Κώδικα Χημικών Χύδην (IBC) μέχρι 01/01/2007	100 +50 Αποδεκτή απόκλιση	100 +50 Αποδεκτή απόκλιση	300 + 50 Αποδεκτή Απόκλιση
Πλοία Μεταφοράς Επικίνδυνων Χημικών Χύδην (BCH)	300 + 50 Αποδεκτή απόκλιση	300 + 50 Αποδεκτή Απόκλιση	900 + 50 Αποδεκτή Απόκλιση
Άλλα πλοία: τρόπιδα που πρόκειται να καταβληθεί μέχρι την 01/01/2007	Χ/Ε	Χ/Ε	Αδειάστε στο μεγαλύτερο δυνατό βαθμό

Διαδικασίες Καθαρισμού και Διάθεσης (CDP)
(Ξεκινήστε από την κορυφή της στήλης κάτω από τον προσδιοριζόμενο αριθμό CDP και ολοκληρώστε κάθε διαδικασία με την σειρά που σημειώνεται)

Αρ	**Επιχείρηση**	**Αριθμός Διαδικασίας**				
		1(a)	1(b)	2(a)	2(b)	3
1	Αποστραγγίστε την δεξαμενή και τις σωληνώσεις στον μέγιστο δυνατό βαθμό, τουλάχιστον σε συμμόρφωση με τις διαδικασίες της ενότητας 3 του παρόντος Εγχειριδίου	Χ	Χ	Χ	Χ	Χ
2	Πραγματοποιήστε πρόπλυση σύμφωνα με το Συμπλήρωμα Β του παρόντος Εγχειριδίου και απορρίψτε τα κατάλοιπα σε εγκατάσταση υποδοχής.	Χ	Χ			
3	Πραγματοποιήστε ακόλουθη πλύση, επιπλέον της πρόπλυσης, με: πλήρη κύκλο της ή των μηχανών πλυσίματος *για πλοία που έχουν κατασκευαστεί πριν από την 1 Ιουλίου 1994*, ποσότητα νερού όχι μικρότερη από εκείνη που υπολογίζεται με “k”=1.0 *για πλοία που έχουν κατασκευαστεί την 1 Ιουλίου 1994 ή μετά.*		Χ			
4	Πραγματοποιήστε την διαδικασία εξαερισμού σύμφωνα με το Συμπλήρωμα Γ του παρόντος Εγχειριδίου.					Χ
5	Ερματίστε την δεξαμενή ή πλύνατε την δεξαμενή βάσει των εμπορικών προτύπων	Χ		Χ	Χ	Χ
6	Πρόσθεση έρματος στην δεξαμενή		Χ			
7	Όροι απόρριψης μιγμάτων έρματος/καταλοίπου/ύδατος εκτός από πρόπλυση					
	.1 απόσταση από ξηρά > 12 ναυτικά μίλια	Χ		Χ	Χ	
	.2 ταχύτητα πλοίου > 7 κόμβοι	Χ		Χ	Χ	
	.3 βάθος υδάτων > 25 μέτρα	Χ		Χ	Χ	
	.4 Χρήση υποβρύχιας απόρριψης (που δεν υπερβαίνει τον επιτρεπτό ρυθμό απόρριψης)	Χ		Χ		

8	Όροι απόρριψης έρματος:					
	.1 απόσταση από ξηρά > 12 ναυτικά μίλια		X			
	.2 βάθος υδάτων > 25 μέτρα		X			
9	Κάθε ποσότητα ύδατος που εισάγεται ακολούθως στην δεξαμενή μπορεί να απορρίπτεται στην θάλασσα χωρίς περιορισμούς.	X	X	X	X	X

ΣΥΜΠΛΗΡΩΜΑ Β

ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΠΡΟΠΛΥΣΙΜΑΤΟΣ

Αυτό το συμπλήρωμα του Εγχειριδίου πρέπει να περιλαμβάνει διαδικασίες προπλυσίματος βάσει του Προσαρτήματος 6 του Παραρτήματος II. Αυτές οι διαδικασίες πρέπει να περιέχουν ειδικές απαιτήσεις για την χρήση των διατάξεων και του εξοπλισμού πλυσίματος των δεξαμενών που παρέχονται στο συγκεκριμένο πλοίο και πρέπει να περιλαμβάνουν τα ακόλουθα:

.1 θέσεις μηχανής καθαρισμού που πρέπει να χρησιμοποιούνται,

.2 διαδικασία άντλησης ακαθάρτων καταλοίπων,

.3 απαιτήσεις καυτού πλυσίματος,

.4 αριθμός κύκλων μηχανής καθαρισμού (ή χρόνος), και

.5 ελάχιστες λειτουργικές πιέσεις.

ΣΥΜΠΛΗΡΩΜΑ Γ

ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΕΞΑΕΡΙΣΜΟΥ

Αυτό το συμπλήρωμα του Εγχειριδίου πρέπει να περιλαμβάνει διαδικασίες εξαερισμού βάσει του Προσαρτήματος 7 του Παραρτήματος II. Οι διαδικασίες πρέπει να περιέχουν ειδικές απαιτήσεις για την χρήση του συστήματος ή του εξοπλισμού εξαερισμού της δεξαμενής φορτίου που είναι εγκατεστημένος στο συγκεκριμένο πλοίο, και πρέπει να περιλαμβάνουν τα ακόλουθα:

.1 θέσεις εξαερισμού που πρέπει να χρησιμοποιούνται,

.2 ελάχιστη ροή ή ταχύτητα ανεμιστήρων,

.3 διαδικασίες για τον εξαερισμό αγωγού, αντλιών, φίλτρων φορτίου κλπ., και

.4 διαδικασίες διασφάλισης ότι οι δεξαμενές είναι στεγνές μετά την ολοκλήρωση του εξαερισμού.

ΣΥΜΠΛΗΡΩΜΑ Δ

ΠΡΟΣΘΕΤΕΣ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΚΑΙ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΕΣ ΟΔΗΓΙΕΣ ΠΟΥ ΑΠΑΙΤΟΥΝΤΑΙ Ή ΓΙΝΟΝΤΑΙ ΔΕΚΤΕΣ ΑΠΟ ΤΗΝ ΔΙΟΙΚΗΣΗ

ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑ 5

ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΠΟΣΟΤΗΤΩΝ ΚΑΤΑΛΟΙΠΩΝ ΣΕ ΔΕΞΑΜΕΝΕΣ ΦΟΡΤΙΟΥ, ΑΝΤΛΙΕΣ ΚΑΙ ΣΧΕΤΙΚΕΣ ΣΩΛΗΝΩΣΕΙΣ

1 Εισαγωγή

1.1 Σκοπός

1.1.1 Ο σκοπός του παρόντος προσαρτήματος είναι να περιγράψει την διαδικασία ελέγχου της αποδοτικότητας των συστημάτων άντλησης φορτίου.

1.2 Ιστορικό

1.2.1 Η ικανότητα του συστήματος άντλησης μίας δεξαμενής να συμμορφώνεται με τον κανονισμό 12.1, 12.2 ή 12.3 προσδιορίζεται με την εκτέλεση μίας δοκιμής σύμφωνα με την διαδικασία που ορίζεται στην ενότητα 3 του παρόντος προσαρτήματος. Η μετρούμενη ποσότητα ονομάζεται ‘ποσότητα αποστράγγισης’. Η ποσότητα αποστράγγισης κάθε δεξαμενής πρέπει να καταγράφεται στο Εγχειρίδιο του πλοίου.

1.2.2 Αφού προσδιοριστεί η ποσότητα αποστράγγισης μίας δεξαμενής, η Αρχή μπορεί να χρησιμοποιεί τις προσδιορισθείσες ποσότητες για παρόμοια δεξαμενή, με την προϋπόθεση ότι η Αρχή είναι ικανοποιημένη ότι το σύστημα άντλησης σε αυτήν την δεξαμενή είναι παρόμοιο και λειτουργεί κανονικά.

2 Κριτήρια σχεδιασμού και δοκιμή απόδοσης

2.1 Τα συστήματα άντλησης φορτίου πρέπει να είναι σχεδιασμένα έτσι ώστε να ανταποκρίνονται στην απαιτούμενη μέγιστη ποσότητα καταλοίπων ανά δεξαμενή με τις σχετικές σωληνώσεις της, όπως προσδιορίζεται στον κανονισμό 12 του Παραρτήματος II, με τρόπο ικανοποιητικό για την Αρχή.

2.2 Σύμφωνα με τον κανονισμό 12.5, τα συστήματα άντλησης φορτίου πρέπει να περάσουν από δοκιμή με νερό για να αποδείξουν την απόδοσή τους. Αυτές οι δοκιμές ύδατος πρέπει να αποδεικνύουν, με μέτρηση, ότι το σύστημα πληρεί τις απαιτήσεις του κανονισμού 12. Σε σχέση με τους κανονισμούς 12.1 και 12.2, μία απόκλιση 50 λίτρων ανά δεξαμενή είναι αποδεκτή.

3 Δοκιμή απόδοσης νερού

3.1 Όροι δοκιμής

3.1.1 Η κλίση και η διαγωγή του πλοίου πρέπει να είναι τέτοιες που να εξασφαλίζουν ευνοϊκή αποστράγγιση στο σημείο αναρρόφησης. Κατά την διάρκεια της δοκιμής νερού, η διαγωγή του πλοίου πρέπει να είναι τέτοια ώστε να μην υπερβαίνει τις 3^{o} με την πρύμνη, ενώ η κλίση του πλοίου δεν πρέπει να υπερβαίνει την 1^{o}.

3.1.2 Η κλίση και η διαγωγή που επιλέγονται για την δοκιμή νερού πρέπει να καταγράφονται. Αυτές είναι η ελάχιστη ευνοϊκή κλίση και διαγωγή που χρησιμοποιήθηκαν κατά την διάρκεια της δοκιμής νερού.

3.1.3 Κατά την διάρκεια της δοκιμής νερού πρέπει να εξασφαλίζονται μέσα για την διατήρηση μίας αντίθετης πίεσης όχι μικρότερης από 100 kPa στο κιβώτιο διανομής εκφόρτωσης της δεξαμενής φορτίου (δείτε τα σχήματα 5-1 και 5-2).

3.1.4 Ο χρόνος που χρειάστηκε για την ολοκλήρωση της δοκιμής νερού πρέπει να καταγράφεται για κάθε δεξαμενή, αναγνωρίζοντας ότι ίσως χρειαστεί να τροποποιηθεί ως αποτέλεσμα μεταγενέστερων δοκιμών.

3.2 Διαδικασία δοκιμής

3.2.1 Βεβαιωθείτε ότι η δεξαμενή φορτίου που πρόκειται να ελεγχθεί καθώς και οι σχετικές σωληνώσεις έχουν καθαριστεί και ότι είναι ασφαλές να εισέλθετε στην δεξαμενή φορτίου.

3.2.2 Γεμίστε την δεξαμενή φορτίου με νερό μέχρι το βάθος που απαιτείται για την διενέργεια των συνήθων διαδικασιών του τέλους της εκφόρτωσης.

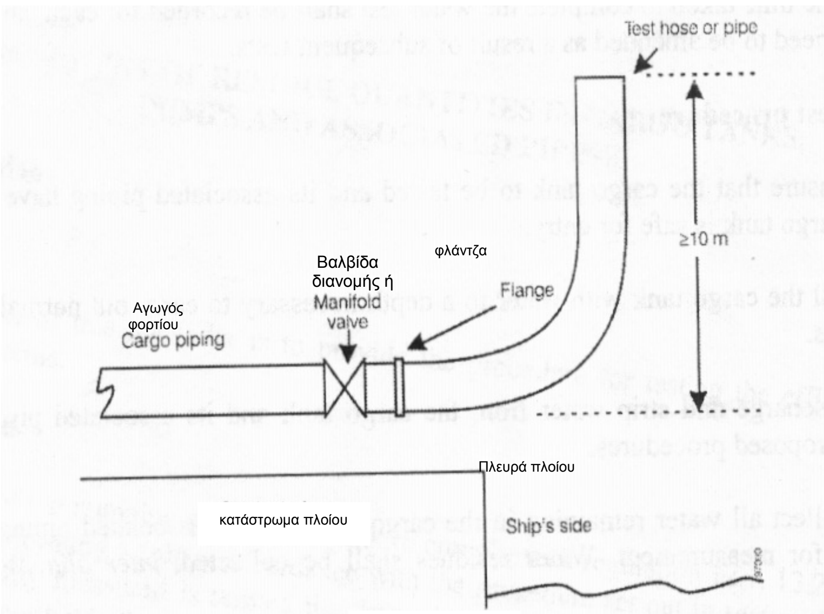
3.2.3 Απορρίψτε και αποστραγγίστε το νερό από την δεξαμενή φορτίου και τις σχετικές σωληνώσεις σύμφωνα με τις προτεινόμενες διαδικασίες.

3.2.4 Συλλέξτε όλη την ποσότητα ύδατος που παραμένει στην δεξαμενή φορτίου και τις σχετικές σωληνώσεις σε ένα διαβαθμισμένο δοχείο για μέτρηση. Τα κατάλοιπα του ύδατος πρέπει να περισυλλέγονται, μεταξύ άλλων, από τα ακόλουθα σημεία:

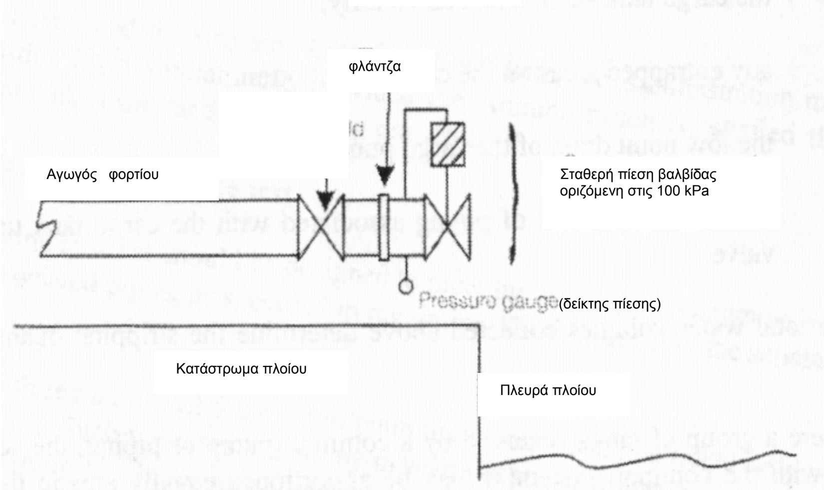
.1 την αναρρόφηση της δεξαμενής φορτίου και την περιοχή που την περιβάλλει,
.2 τους χώρους όπου ίσως έχει παγιδευτεί στον πυθμένα της δεξαμενής φορτίου,
.3 την αποχετευτική οπή χαμηλού σημείου της αντλίας του φορτίου, και
.4 όλες τις αποχετευτικές οπές χαμηλού σημείου των σωληνώσεων που συνδέονται με την δεξαμενή φορτίου μέχρι την βαλβίδα του κιβωτίου διανομής.

3.2.5 Οι συνολικοί όγκοι νερού που περισυλλέγονται κατά τα ανωτέρω προσδιορίζουν την ποσότητα αποστράγγισης για την δεξαμενή φορτίου.

3.2.6 Στις περιπτώσεις που μία ομάδα δεξαμενών εξυπηρετείται από μία κοινή αντλία ή κοινές σωληνώσεις, τα κατάλοιπα της δοκιμής ύδατος που συνδέονται με το κοινό σύστημα (ή συστήματα) μπορεί να καταμερίζονται ισομερώς μεταξύ των δεξαμενών, με την προϋπόθεση ότι ο ακόλουθος λειτουργικός περιορισμός περιλαμβάνεται στο εγκεκριμένο Εγχειρίδιο του πλοίου: ‘Για την διαδοχική εκφόρτωση των δεξαμενών αυτής της ομάδας, η αντλία ή οι σωληνώσεις δεν πρέπει να πλυθούν μέχρι να ολοκληρωθεί η εκφόρτωση όλων των δεξαμενών της ομάδας’.



Σχήμα 5-1



Σχήμα 5-2

Τα ανωτέρω σχήματα απεικονίζουν τις διατάξεις δοκιμής που παρέχουν μία αντίθετη πίεση όχι μικρότερη από 100 kPa στο κιβώτιο διανομής εκφόρτωσης της δεξαμενής φορτίου.

ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑ 6

ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΠΡΟΠΛΥΣΗΣ

Α. Για πλοία που έχουν κατασκευαστεί πριν την 1 Ιουλίου 1994

Απαιτείται μία διαδικασία πρόπλυσης προκειμένου να ικανοποιηθούν ορισμένες απαιτήσεις του Παραρτήματος ΙΙ. Αυτό το προσάρτημα εξηγεί πώς αυτές οι διαδικασίες πρόπλυσης πρέπει να εκτελούνται.

Διαδικασίες πρόπλυσης γία μη-Στερεοποιούμενες Ουσίες

1 Οι δεξαμενές πρέπει να πλένονται με περιστροφικό εκτοξευτήρα νερού, που λειτουργεί σε επαρκώς υψηλή πίεση νερού. Στην περίπτωση ουσιών της Κατηγορίας Χ, οι μηχανές καθαρισμού τοποθετούνται σε τέτοια σημεία που να πλένονται όλες οι επιφάνειες των δεξαμενών. Στην περίπτωση ουσιών της Κατηγορίας Υ, δεν χρειάζεται να χρησιμοποιηθεί παρά μόνον μία θέση.

2 Κατά την διάρκεια του πλυσίματος, η ποσότητα του νερού στην δεξαμενή πρέπει να ελαχιστοποιείται με την συνεχή άντληση ακάθαρτων καταλοίπων και την διευκόλυνση της ροής στο σημείο αναρρόφησης (θετική κλίση και διαγωγή). Εάν αυτός ο όρος δεν μπορεί να ικανοποιηθεί, η διαδικασία πλυσίματος πρέπει να επαναλαμβάνεται τρεις φορές, με σχολαστική αποστράγγιση της δεξαμενής μεταξύ πλυσιμάτων.

3 Οι ουσίες εκείνες που έχουν ιξώδες ίσο ή μεγαλύτερο από 50 mPa.s στους 20^{o}C πρέπει να πλένονται με καυτό νερό (θερμοκρασία τουλάχιστον 60^{o}C), εκτός εάν οι ιδιότητες αυτών των ουσιών καθιστούν το πλύσιμο λιγότερο αποτελεσματικό.

4 Ο χρησιμοποιούμενος αριθμός των κύκλων της μηχανής καθαρισμού δεν πρέπει να είναι μικρότερος από εκείνον που προσδιορίζεται στον πίνακα 6-1. Ένας κύκλος της μηχανής καθαρισμού προσδιορίζεται ως η χρονική περίοδος μεταξύ δύο διαδοχικών όμοιων προσανατολισμών της μηχανής καθαρισμού της δεξαμενής (περιστροφή 360^{o}).

5 Μετά το πλύσιμο, η μηχανή ή οι μηχανές καθαρισμού των δεξαμενών πρέπει να διατηρούνται σε λειτουργία για όσο χρόνο χρειάζεται η έκπλυση του αγωγού, της αντλίας και του φίλτρου και η απόρριψη στις ευκολίες υποδοχής της ξηράς πρέπει να συνεχίζεται μέχρι να αδειάσει η δεξαμενή.

Διαδικασίες πρόπλυσης για Στερεοποιούμενες Ουσίες

1 Οι δεξαμενές πρέπει να πλένονται το συντομότερο δυνατό μετά την εκφόρτωση. Εάν είναι δυνατόν, οι δεξαμενές πρέπει να θερμαίνονται πριν από το πλύσιμο.

2 Τα κατάλοιπα σε στόμια και φρεάτια πρέπει να απομακρύνονται κατά προτίμηση πριν την πρόπλυση.

3 Οι δεξαμενές πρέπει να πλένονται με περιστροφικό εκτοξευτήρα νερού, που να λειτουργεί σε επαρκώς υψηλή πίεση νερού και σε σημεία τέτοια που να πλένονται όλες οι επιφάνειες των δεξαμενών.

4 Κατά την διάρκεια του πλυσίματος, η ποσότητα του νερού στην δεξαμενή πρέπει να ελαχιστοποιείται με την συνεχή άντληση ακάθαρτων καταλοίπων και την διευκόλυνση της ροής στο σημείο αναρρόφησης (θετική κλίση και διαγωγή). Εάν αυτός ο όρος δεν μπορεί να ικανοποιηθεί, η διαδικασία πλυσίματος πρέπει να επαναλαμβάνεται τρεις φορές, με σχολαστική αποστράγγιση της δεξαμενής μεταξύ πλυσιμάτων.

5 Οι δεξαμενές πρέπει να πλένονται με καυτό νερό (θερμοκρασία τουλάχιστον 60^{o}C), εκτός εάν οι ιδιότητες αυτών των ουσιών καθιστούν το πλύσιμο λιγότερο αποτελεσματικό.

6 Ο χρησιμοποιούμενος αριθμός των κύκλων της μηχανής καθαρισμού δεν πρέπει να είναι μικρότερος από εκείνον που προσδιορίζεται στον πίνακα 6-1. Ένας κύκλος της μηχανής καθαρισμού προσδιορίζεται ως η χρονική περίοδος μεταξύ δύο διαδοχικών όμοιων προσανατολισμών της μηχανής καθαρισμού της δεξαμενής (περιστροφή 360^{o}).

7 Μετά το πλύσιμο, η μηχανή ή οι μηχανές καθαρισμού των δεξαμενών πρέπει να διατηρούνται σε λειτουργία για όσο χρόνο χρειάζεται η έκπλυση του αγωγού, της αντλίας και του φίλτρου και η απόρριψη στις ευκολίες υποδοχής της ξηράς πρέπει να συνεχίζεται μέχρι να αδειάσει η δεξαμενή.

Πίνακας 6-1 - Αριθμός κύκλων μηχανής καθαρισμού που πρέπει να χρησιμοποιείται σε κάθε θέση

Κατηγορία Ουσίας	Αριθμός κύκλων μηχανής καθαρισμού	
	Μη Στερεοποιούμενες Ουσίες	Στερεοποιούμενες Ουσίες
Κατηγορία Χ	1	2
Κατηγορία Υ	½	1

Β. Για πλοία που έχουν κατασκευαστεί την 1 Ιουλίου 1994 ή μετά ενώ συνιστάται για πλοία που έχουν κατασκευαστεί πριν την 1 Ιουλίου 1994

Απαιτείται μία διαδικασία πρόπλυσης προκειμένου να ικανοποιηθούν ορισμένες απαιτήσεις του Παραρτήματος ΙΙ. Αυτό το προσάρτημα εξηγεί πώς αυτές οι διαδικασίες πρόπλυσης πρέπει να εκτελούνται και πώς οι ελάχιστοι όγκοι μέσων πλυσίματος πρέπει να προσδιορίζονται. Μικρότεροι όγκοι μέσων πλυσίματος μπορεί να χρησιμοποιούνται βάσει πραγματικών ελέγχων επαλήθευσης που κρίνονται ικανοποιητικοί από την Αρχή. Στις περιπτώσεις που εγκρίνονται μειωμένοι όγκοι, πρέπει να εισάγεται σχετική εγγραφή στο Εγχειρίδιο.

Εάν ένα μέσο άλλο από νερό χρησιμοποιείται για την πρόπλυση, ισχύουν οι διατάξεις του κανονισμού 13.5.1.

Διαδικασίες πρόπλυσης γία μη-Στερεοποιούμενες Ουσίες χωρίς ανακύκλωση

1 Οι δεξαμενές πρέπει να πλένονται με περιστροφικό εκτοξευτήρα (ή εκτοξευτήρες) νερού, που λειτουργεί σε επαρκώς υψηλή πίεση νερού. Στην περίπτωση ουσιών της Κατηγορίας Χ, οι μηχανές καθαρισμού πρέπει να τοποθετούνται σε τέτοια σημεία που να πλένονται όλες οι επιφάνειες των δεξαμενών. Στην περίπτωση ουσιών της Κατηγορίας Υ, δεν χρειάζεται να χρησιμοποιηθεί παρά μόνον μία θέση.

2 Κατά την διάρκεια του πλυσίματος, η ποσότητα του υγρού στην δεξαμενή πρέπει να ελαχιστοποιείται με την συνεχή άντληση ακάθαρτων καταλοίπων και την διευκόλυνση της ροής στο σημείο αναρρόφησης. Εάν αυτός ο όρος δεν μπορεί να ικανοποιηθεί, η διαδικασία πλυσίματος πρέπει να επαναλαμβάνεται τρεις φορές, με σχολαστική αποστράγγιση της δεξαμενής μεταξύ πλυσιμάτων.

3 Οι ουσίες εκείνες που έχουν ιξώδες ίσο ή μεγαλύτερο από 50 mPa.s στους 20^{o}C πρέπει να πλένονται με καυτό νερό (θερμοκρασία τουλάχιστον 60^{o}C), εκτός εάν οι ιδιότητες αυτών των ουσιών καθιστούν το πλύσιμο λιγότερο αποτελεσματικό.

4 Οι ποσότητες νερού πλυσίματος που χρησιμοποιούνται δεν πρέπει να είναι μικρότερες από εκείνες που ορίζονται στην παράγραφο 20 ή που προσδιορίζονται σύμφωνα με την παράγραφο 21.

5 Μετά την πρόπλυση, οι δεξαμενές και οι αγωγοί πρέπει να αποστραγγίζονται σχολαστικά.

Διαδικασίες πρόπλυσης για Στερεοποιούμενες Ουσίες χωρίς ανακύκλωση

6 Οι δεξαμενές πρέπει να πλένονται το συντομότερο δυνατό μετά την εκφόρτωση. Εάν είναι δυνατόν, οι δεξαμενές πρέπει να θερμαίνονται πριν από το πλύσιμο.

7 Τα κατάλοιπα σε στόμια και φρεάτια πρέπει να απομακρύνονται κατά προτίμηση πριν την πρόπλυση.

8 Οι δεξαμενές πρέπει να πλένονται με περιστροφικό εκτοξευτήρα νερού, που λειτουργεί σε επαρκώς υψηλή πίεση νερού και σε σημεία τέτοια που να πλένονται όλες οι επιφάνειες των δεξαμενών.

9 Κατά την διάρκεια του πλυσίματος, η ποσότητα του υγρού στην δεξαμενή πρέπει να ελαχιστοποιείται με την συνεχή άντληση ακάθαρτων καταλοίπων και την διευκόλυνση της ροής στο σημείο αναρρόφησης. Εάν αυτός ο όρος δεν μπορεί να ικανοποιηθεί, η διαδικασία πλυσίματος πρέπει να επαναλαμβάνεται τρεις φορές, με σχολαστική αποστράγγιση της δεξαμενής μεταξύ πλυσιμάτων.

10 Οι δεξαμενές πρέπει να πλένονται με καυτό νερό (θερμοκρασία τουλάχιστον 60^{o}C), εκτός εάν οι ιδιότητες αυτών των ουσιών καθιστούν το πλύσιμο λιγότερο αποτελεσματικό.

11 Οι ποσότητες νερού πλυσίματος που χρησιμοποιούνται δεν πρέπει να είναι μικρότερες από εκείνες που ορίζονται στην παράγραφο 20 ή που προσδιορίζονται σύμφωνα με την παράγραφο 21.

12 Μετά την πρόπλυση, οι δεξαμενές και οι αγωγοί πρέπει να αποστραγγίζονται σχολαστικά.

Διαδικασίες πρόπλυσης με ανακύκλωση του μέσου πλυσίματος

13 Το πλύσιμο με ανακυκλωμένο μέσο πλυσίματος μπορεί να υιοθετηθεί για τον σκοπό του πλυσίματος άνω της μίας δεξαμενής φορτίου. Για τον προσδιορισμό της ποσότητας, πρέπει να λαμβάνονται υπόψη η αναμενόμενη ποσότητα καταλοίπων στις δεξαμενές και οι ιδιότητες του μέσου πλυσίματος καθώς και εάν πρόκειται να πραγματοποιηθεί αρχικό ξέπλυμα ή έκπλυση. Εκτός εάν δοθούν επαρκή στοιχεία, η υπολογιζόμενη τελική συγκέντρωση καταλοίπων φορτίου στο μέσο πλυσίματος δεν πρέπει να υπερβαίνει το 5% βάσει των συνήθων ποσοτήτων αποστράγγισης.

14 Το ανακυκλωμένο μέσο πλυσίματος πρέπει να χρησιμοποιείται μόνον για το πλύσιμο δεξαμενών που περιείχαν την ίδια ή παρόμοιες ουσίες.

15 Προστίθεται μία ποσότητα μέσου πλυσίματος επαρκής για συνεχές πλύσιμο στην δεξαμενή ή τις δεξαμενές που πρόκειται να πλυθούν.

16 Όλες οι επιφάνειες των δεξαμενών πρέπει να πλένονται με περιστροφικό εκτοξευτήρα ή εκτοξευτήρες νερού που λειτουργούν σε επαρκώς υψηλή πίεση. Η ανακύκλωση του μέσου πλυσίματος μπορεί να γίνεται είτε εντός της δεξαμενής που πρόκειται να πλυθεί ή μέσω μίας άλλης δεξαμενής, π.χ. μίας δεξαμενής ακάθαρτων καταλοίπων.

17 Το πλύσιμο πρέπει να συνεχίζεται μέχρι που η συγκεντρωμένη παροχή να μην είναι μικρότερη από εκείνη που αντιστοιχεί στις σχετικές ποσότητες που δίνονται στην παράγραφο 20 ή που προσδιορίζονται σύμφωνα με την παράγραφο 21.

18 Στερεοποιούμενες Ουσίες και ουσίες με ιξώδες ίσο ή μεγαλύτερο των 50 mPa.s στους $20^{o}C$ πρέπει να πλένονται με καυτό νερό (θερμοκρασία τουλάχιστον $60^{o}C$) όταν χρησιμοποιείται νερό ως μέσο πλυσίματος, εκτός εάν οι ιδιότητες αυτών των ουσιών καθιστούν το πλύσιμο λιγότερο αποτελεσματικό.

19 Μετά την ολοκλήρωση του πλυσίματος της δεξαμενής με ανακύκλωση στον βαθμό που προσδιορίζεται στην παράγραφο 17, το μέσο πλυσίματος πρέπει να απορρίπτεται και η δεξαμενή να αποστραγγίζεται σχολαστικά. Κατόπιν, η δεξαμενή πρέπει να υποβάλλεται σε ξέπλυμα, με χρήση καθαρού μέσου πλυσίματος, με συνεχή εκροή και απόρριψη σε εγκατάσταση υποδοχής. Το ξέπλυμα πρέπει να καλύπτει τουλάχιστον τον πυθμένα της δεξαμενής και να είναι επαρκές για την έκπλυση των αγωγών, της αντλίας και του φίλτρου.

Ελάχιστη ποσότητα ύδατος που πρέπει να χρησιμοποιείται σε πρόπλυση

20 Η ελάχιστη ποσότητα ύδατος που πρέπει να χρησιμοποιείται σε πρόπλυση προσδιορίζεται από την υπολειμματική ποσότητα επιβλαβούς υγρής ουσίας στην δεξαμενή, το μέγεθος της δεξαμενής, τις ιδιότητες του φορτίου, την επιτρεπόμενη συγκέντρωση σε οποιαδήποτε αποπλύματα εκροής και τον χώρο της επιχείρησης. Η ελάχιστη ποσότητα δίνεται από τον ακόλουθο τύπο:

$Q=k(15r^{0.8} + 5r^{0.7} \times V/1000)$

Όπου

Q = η απαιτούμενη ελάχιστη ποσότητα σε κυβικά μέτρα

r = η υπολειμματική ποσότητα ανά δεξαμενή σε κυβικά μέτρα. Η τιμή του r πρέπει να είναι η τιμή που έχει αποδειχθεί στην πραγματική δοκιμή ικανότητας αποστράγγισης, αλλά να μην είναι μικρότερη από 0,100 m^3 για έναν όγκο δεξαμενής 500m^3 ούτε μεγαλύτερη από 0,040 m^3 για έναν όγκο δεξαμενής 100m^3 και κάτω. Για μεγέθη δεξαμενών μεταξύ 100m3 και 500m^3, η ελάχιστη τιμή του r που επιτρέπεται να χρησιμοποιείται στους υπολογισμούς λαμβάνεται με γραμμική παρεμβολή.

Για ουσίες της Κατηγορίας X, η τιμή του r είτε πρέπει να προσδιορίζεται βάσει δοκιμών αποστράγγισης σύμφωνα με το Εγχειρίδιο, τηρώντας τα κατώτερα όρια όπως ορίζονται ανωτέρω, ή λαμβάνεται ότι είναι 0,9 m^3.

V = όγκος δεξαμενής σε κυβικά μέτρα

k = ένας συντελεστής που έχει τις ακόλουθες τιμές:

Κατηγορία X, μη Στερεοποιούμενη, Χαμηλού Ιξώδους Ουσία k=1,2

Κατηγορία X, Στερεοποιούμενη ή Υψηλού Ιξώδους Ουσία k=2,4

Κατηγορία Y, μη Στερεοποιούμενη, Χαμηλού Ιξώδους Ουσία k=0,5

Κατηγορία Y, Στερεοποιούμενη ή Υψηλού Ιξώδους Ουσία k=1,0

Ο ακόλουθος πίνακας έχει υπολογιστεί χρησιμοποιώντας τον τύπο με έναν συντελεστή k=1 και μπορεί να χρησιμοποιείται για εύκολη αναφορά.

Ποσότητα Αποστράγγισης (m^3)	**Όγκος Δεξαμενής (m^3)**		
	100	**500**	**3000**
≤0.04	1.2	2.9	5.4
.10	2.5	2.9	5.4

.30	5.9	6.8	12.2
.90	14.3	16.1	27.7

21 Μπορεί να πραγματοποιείται έλεγχος επαλήθευσης για την έγκριση όγκων πρόπλυσης χαμηλότερων από εκείνους που δίνονται στην παράγραφο 20, τέτοιος που να κρίνεται από την Αρχή ότι αποδεικνύει ικανοποιητικά ότι πληρούνται οι απαιτήσεις του κανονισμού 13, λαμβανομένων υπόψη των ουσιών που το πλοίο είναι πιστοποιημένο να μεταφέρει. Ο κατ’ αυτόν τον τρόπο επαληθευμένος όγκος πρόπλυσης πρέπει να προσαρμόζεται για διαφορετικές συνθήκες πρόπλυσης με την εφαρμογή του συντελεστή k, όπως ορίζεται στην παράγραφο 20.

ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑ 7

ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΕΞΑΕΡΙΣΜΟΥ

1 Κατάλοιπα φορτίου ουσιών με πίεση ατμού μεγαλύτερη από 5 KPa στους 20^{o}C μπορεί να αφαιρούνται από μία δεξαμενή φορτίου με εξαερισμό.

2 Πριν εξαεριστούν τα κατάλοιπα των Επιβλαβών Υγρών Ουσιών από μία δεξαμενή, πρέπει να εξετάζονται οι κίνδυνοι για την υγεία που συνδέονται με το εύφλεκτο και την τοξικότητα του φορτίου. Όσον αφορά τα θέματα ασφαλείας, πρέπει να λαμβάνονται υπόψη οι επιχειρησιακές απαιτήσεις για ανοίγματα σε δεξαμενές φορτίου του SOLAS 74, όπως έχει τροποποιηθεί, του Διεθνούς Κώδικα Χημικών Χύδην, του Κώδικα Χημικών Χύδην και οι διαδικασίες εξαερισμού του Οδηγού Ασφαλείας Δεξαμενόπλοιων (Μεταφοράς Χημικών) του Διεθνούς Ναυτιλιακού Επιμελητηρίου (ICS).

3 Ενδεχομένως να έχουν και οι αρχές του λιμένα κανονισμούς για τον εξαερισμό δεξαμενών φορτίου.

4 Οι διαδικασίες για τον εξαερισμό καταλοίπων φορτίου από μία δεξαμενή είναι οι ακόλουθες:

.1 οι αγωγοί πρέπει να εκκενώνονται και να καθαρίζονται περαιτέρω από κάθε υγρό μέσω εξοπλισμού εξαερισμού,

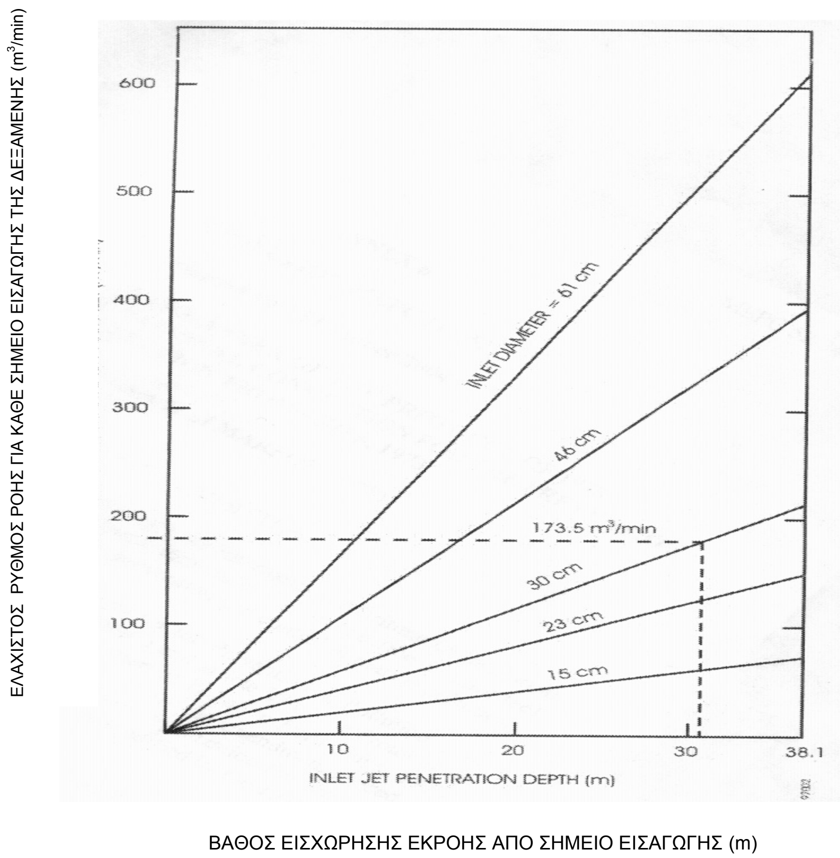
.2 η κλίση και η διαγωγή πρέπει να προσαρμόζονται στα ελάχιστα δυνατά επίπεδα, ώστε να επαυξάνεται η εξαέρωση των καταλοίπων στην δεξαμενή,

.3 Πρέπει να χρησιμοποιείται εξοπλισμός εξαερισμού που δημιουργεί πίδακα αέρα που να μπορεί να φτάσει στον πυθμένα της δεξαμενής. Το σχήμα 7-1 μπορεί να χρησιμοποιείται για την αξιολόγηση της επάρκειας του εξοπλισμού εξαερισμού που χρησιμοποιείται για τον εξαερισμό δεξαμενής συγκεκριμένου βάθους,

.4 ο εξοπλισμός εξαερισμού πρέπει να τοποθετείται στο άνοιγμα της δεξαμενής που βρίσκεται πλησιέστερα στο μικρό φρεάτιο αποστράγγισης των νερών της σεντίνας ή το σημείο αναρρόφησης της δεξαμενής,

.5 ο εξοπλισμός εξαερισμού, όπου αυτό είναι εφαρμόσιμο, πρέπει να τοποθετείται έτσι που ο πίδακας αέρα να κατευθύνεται προς το μικρό φρεάτιο αποστράγγισης των νερών της σεντίνας ή το σημείο αναρρόφησης της δεξαμενής και η πρόσκρουση του πίδακα αέρα στα δομικά στοιχεία της δεξαμενής πρέπει να αποφεύγεται όσο είναι δυνατό, και

.6 ο εξαερισμός πρέπει να συνεχίζεται μέχρις ότου να μην παρατηρούνται ορατά υπόλοιπα υγρού στην δεξαμενή. Αυτό πρέπει να επιβεβαιώνεται με οπτική εξέταση ή άλλη ισοδύναμη μέθοδο.



Σχήμα 7-1. Ελάχιστος ρυθμός ροή σε συνάρτηση με το βάθος εισχώρησης.
Το βάθος εισχώρησης συγκρίνεται με το βάθος την δεξαμενής.

Άρθρο δεύτερο

Η ισχύς του παρόντος π.δ, με το οποίο γίνονται αποδεκτά τα αναθεωρημένα Παραρτήματα Ι και ΙΙ του Πρωτοκόλλου του 1978, που αναφέρεται στη Διεθνή Σύμβαση του 1973 «περί προλήψεως της ρυπάνσεως της θαλάσσης από πλοία» (MARPOL 73/78), αρχίζει την 1η Ιανουαρίου 2007.

Στον Υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας αναθέτουμε την δημοσίευση και εκτέλεση του παρόντος Διατάγματος.

Αθήνα, 23 Ιανουαρίου 2007

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΚΑΡΟΛΟΣ ΓΡ. ΠΑΠΟΥΛΙΑΣ

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

ΕΞΩΤΕΡΙΚΩΝ
ΝΤΟΡΑ ΜΠΑΚΟΓΙΑΝΝΗ

ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ
ΜΑΝΩΛΗΣ Κ. ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ

ΕΘΝΙΚΟ ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΟ

ΕΦΗΜΕΡΙΔΑ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ

ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ ΠΩΛΗΣΗΣ Φ.Ε.Κ.

ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ - Βασ. Όλγας 227	**23104 23956**	**ΛΑΡΙΣΑ** - Διοικητήριο	**2410 597449**
ΠΕΙΡΑΙΑΣ - Ευριπίδου 63	**210 4135228**	**ΚΕΡΚΥΡΑ** - Σαμαρά 13	**26610 89122**
ΠΑΤΡΑ - Κορίνθου 327	**2610 638109**	**ΗΡΑΚΛΕΙΟ** - Πεδιάδος 2	**2810 300781**
ΙΩΑΝΝΙΝΑ - Διοικητήριο	**26510 87215**	**ΜΥΤΙΛΗΝΗ** - Πλ. Κωνσταντινουπόλεως 1	**22510 46654**
ΚΟΜΟΤΗΝΗ - Δημοκρατίας 1	**25310 22858**		

ΤΙΜΗ ΠΩΛΗΣΗΣ ΦΥΛΛΩΝ ΕΦΗΜΕΡΙΔΟΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ

Σε έντυπη μορφή

- Για τα Φ.Ε.Κ. από 1 μέχρι 16 σελίδες σε 1 €, προσαυξανόμενη κατά 0,20 € για κάθε επιπλέον οκτασέλιδο ή μέρος αυτού.
- Για τα φωτοαντίγραφα Φ.Ε.Κ. σε 0,15 € ανά σελίδα.

Σε μορφή DVD/CD

Τεύχος	Ετήσια έκδοση	Τριμηνιαία έκδοση	Μηνιαία έκδοση
Α΄	150 €	40 €	15 €
Β΄	300 €	80 €	30 €
Γ΄	50 €	-	-
Υ.Ο.Δ.Δ.	50 €	-	-
Δ΄	110 €	30 €	-

Τεύχος	Ετήσια έκδοση	Τριμηνιαία έκδοση	Μηνιαία έκδοση
Α.Α.Π.	110 €	30 €	-
Ε.Β.Ι.	100 €	-	-
Α.Ε.Δ.	5 €	-	-
Δ.Δ.Σ.	200 €	-	20 €
Α.Ε. - Ε.Π.Ε. και **Γ.Ε.ΜΗ.**	-	-	100 €

- Η τιμή πώλησης μεμονωμένων Φ.Ε.Κ. σε μορφή cd-rom από εκείνα που διατίθενται σε ψηφιακή μορφή και μέχρι 100 σελίδες, σε 5 € προσαυξανόμενη κατά 1 € ανά 50 σελίδες.
- Η τιμή πώλησης σε μορφή cd-rom/dvd, δημοσιευμάτων μιας εταιρείας στο τεύχος Α.Ε.-Ε.Π.Ε. και Γ.Ε.ΜΗ. σε 5 € ανά έτος.

ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΑ ΚΑΙ ΑΠΟΣΤΟΛΗ Φ.Ε.Κ.: Τηλεφωνικά: 210 4071010 - fax: 210 4071010 - internet: http://www.et.gr

ΕΤΗΣΙΕΣ ΣΥΝΔΡΟΜΕΣ Φ.Ε.Κ.

Τεύχος	Έντυπη μορφή	Ψηφιακή Μορφή
Α΄	225 €	190 €
Β΄	320 €	225 €
Γ΄	65 €	Δωρεάν
Υ.Ο.Δ.Δ.	65 €	Δωρεάν
Δ΄	160 €	80 €
Α.Α.Π.	160 €	80 €
Ε.Β.Ι.	65 €	33 €

Τεύχος	Έντυπη μορφή	Ψηφιακή Μορφή
Α.Ε.Δ.	10 €	Δωρεάν
Α.Ε. - Ε.Π.Ε. και **Γ.Ε.ΜΗ.**	2.250 €	645 €
Δ.Δ.Σ.	225 €	95 €
Α.Σ.Ε.Π.	70€	Δωρεάν
Ο.Π.Κ.	-	Δωρεάν
Α΄+ Β΄+ Δ΄ + Α.Α.Π.	-	450 €

- Το τεύχος Α.Σ.Ε.Π. (έντυπη μορφή) θα αποστέλλεται σε συνδρομητές ταχυδρομικά, με την επιβάρυνση των 70 €, ποσό το οποίο αφορά τα ταχυδρομικά έξοδα.
- Για την παροχή πρόσβασης μέσω διαδικτύου σε Φ.Ε.Κ. προηγουμένων ετών και συγκεκριμένα στα τεύχη: **α)** Α, Β, Δ, Α.Α.Π., Ε.Β.Ι. και Δ.Δ.Σ., η τιμή προσαυξάνεται, πέραν του ποσού της ετήσιας συνδρομής του 2007, κατά 40 € ανά έτος και ανά τεύχος και **β)** για το τεύχος Α.Ε.-Ε.Π.Ε. & Γ.Ε.ΜΗ., κατά 60 € ανά έτος παλαιότητας.

* Η καταβολή γίνεται σε όλες τις Δημόσιες Οικονομικές Υπηρεσίες (Δ.Ο.Υ.). Το πρωτότυπο διπλότυπο (έγγραφο αριθμ. πρωτ. 9067/28.2.2005 2η Υπηρεσία Επιτρόπου Ελεγκτικού Συνεδρίου) με φροντίδα των ενδιαφερομένων, πρέπει να αποστέλλεται ή να κατατίθεται στο Εθνικό Τυπογραφείο (Καποδιστρίου 34, Τ.Κ. 104 32 Αθήνα).

* Σημειώνεται ότι φωτοαντίγραφα διπλοτύπων, ταχυδρομικές Επιταγές για την εξόφληση της συνδρομής, δεν γίνονται δεκτά και θα επιστρέφονται.

* Οι οργανισμοί τοπικής αυτοδιοίκησης, τα νομικά πρόσωπα δημοσίου δικαίου, τα μέλη της Ένωσης Ιδιοκτητών Ημερησίου Τύπου Αθηνών και Επαρχίας, οι τηλεοπτικοί και ραδιοφωνικοί σταθμοί, η Ε.Σ.Η.Ε.Α., τα τριτοβάθμια συνδικαλιστικά Όργανα και οι τριτοβάθμιες επαγγελματικές ενώσεις δικαιούνται έκπτωσης πενήντα τοις εκατό (50%) επί της ετήσιας συνδρομής (τρέχον έτος + παλαιότητα).

* Το ποσό υπέρ Τ.Α.Π.Ε.Τ. [5% επί του ποσού συνδρομής (τρέχον έτος + παλαιότητα)], καταβάλλεται ολόκληρο (Κ.Α.Ε. 3512) και υπολογίζεται πριν την έκπτωση.

* Στην Ταχυδρομική συνδρομή του τεύχους Α.Σ.Ε.Π. δεν γίνεται έκπτωση.

Πληροφορίες για δημοσιεύματα που καταχωρούνται στα Φ.Ε.Κ. στο τηλ.: 210 5279000.
Φωτοαντίγραφα παλαιών Φ.Ε.Κ.: Μάρνη 8 τηλ.: 210 8220885, 210 8222924, 210 5279050.
Οι πολίτες έχουν τη δυνατότητα ελεύθερης ανάγνωσης των δημοσιευμάτων που καταχωρούνται σε όλα τα τεύχη της Εφημερίδας της Κυβερνήσεως πλην εκείνων που καταχωρούνται στο τεύχος Α.Ε.-Ε.Π.Ε και Γ.Ε.ΜΗ., από την ιστοσελίδα του Εθνικού Τυπογραφείου (www.et.gr).

Οι υπηρεσίες εξυπηρέτησης πολιτών λειτουργούν καθημερινά από 08:00 μέχρι 13:00

01000193001070384

ΑΠΟ ΤΟ ΕΘΝΙΚΟ ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΟ
ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΟΥ 34 * ΑΘΗΝΑ 104 32 * ΤΗΛ. 210 52 79 000 * FAX 210 52 21 004
ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ: http://www.et.gr – e-mail: webmaster@et.gr